MILITARY & TANK VEHICLES
n°1
août sept. 2011
tank-zone.com

TANK & MILITARY VEHICLES

HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

Restauration
High Speed
Tractor M5

TANK ZONE
Nouvelle formule

Utah 6 juin
Barge LCVP

SICILE 1943
Les blindés de la "HERMANN GÖRING"

Historique
Dodge WC 54

Locomotion en Fête – Red Ball Express

Rassemblements 2011: Marle, Anet, Celles • Restauration SdKfz 250

BEL. : 7,90 € – CAN. : 8,20 C$
ITA. : 7,10 € – Port. cont. : 7,10 €
L 13708 - 1 - F: 6,90 € - RD

LES CHARS FRANÇAIS AU COMBAT

LES CHARS D'ASSAUT DE LA GRANDE GUERRE

BONUS : LE DVD BLINDÉS DE FRANCE

ecpad BOUTIQUE

Livre disponible sur www.boutique.ecpad.fr

Directeur de la publication : François Vauvillier.
Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin.
Rédacteur en chef : Raymond Giuliani
www.tank-zone.com
Chef de fabrication : Géraldine Mallet.
Rédacteur graphiste : Morgan Gillard.
Principaux collaborateurs : Alain Aubrat, Pascal Danjou, Paul Gaujac, Jérôme Hadacek, Laurent Lecoq, Philippe Naud, Patrick Sarrazin, Alexandre Thers.

Département publicité
(fax : 01 47 00 51 11)
Chefs de publicité :
Sandra Villermois. Tél. : 01 40 21 17 94.
Séverine Piffret. Tél. : 01 40 21 17 99.
Graphistes :
Géraldine Mallet. Tél. : 01 40 21 18 22.
Emilie Morassi. Tél. : 01 40 21 07 08.
Département commercial professionnels
(fax : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing et commercial :
Pascal Da Silva. Tél. : 01 40 21 15 33.
Responsables commerciaux :
Ile-de-France, Grand Ouest et export :
Nathalie Toutain. Tél. : 01 40 21 15 39.
Grand Est, Belgique et Suisse : Arnaud de la Salle.
E-mail : a.delasalle@histecoll.com.
Grand Ouest : Laurent Gabet.
E-mail : l.gabet@histecoll.com.
Relations Clients "Professionnels" :
Hayette Amar, Eddy Rosedel. Tél. : 01 40 21 07 76.
Assistante de la direction générale :
Sandrine Régat. Tél. : 01 40 21 18 26.

Service Clients Particuliers
Abonnements et vente par correspondance
Françoise Cruz, Laudine Aimé.
Téléphone : + 33 (0)1 40 21 17 96
E-mail : vpc@histecoll.com
E-mail : abonnement@histecoll.com

Rédaction et rédaction graphique
Directeur technique :
Pascal Mignot. Tél. : 01 40 21 75 04
Rédaction : Gil Bourdeaux, Dominique Breffort, Yves Buffetaut, Marc-Antoine Colin, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Jean-Marc Deschamps, Raymond Giuliani, Magali Masselin, Eric Micheletti, Emilie Morassi, Jean-Pierre Parlange, Mathieu Pleissinger, Nathalie Senhadji, Nicolas Stratigos.
Administrateur du site : Antoine Viau.

Département gestion
Administrateur Adjoint : Chantal Raynaud.
Comptabilité : Alain Thibout, Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton.
Tél. : 01 40 21 18 24.

ABONNEMENTS, RÉDACTION
Histoire & Collections
5, avenue de la République
75541 Paris cedex 11.

Téléphone : 01 40 21 18 20
Fax : 01 47 00 51 11.
Vente en kiosque : MLP.
Service des ventes kiosques : Sordiap
Contact : Laetitia Roland - Tél. : 01 42 36 80 86
E-mail : lroland@mercuri-presse.com
Vente au détail : Librairie Armes & Collections, 8, rue de Crussol 75011 Paris.
Tél. : 01 47 00 68 72. Fax. : 01 47 21 97 55.
DISTRIBUTION À L'ÉTRANGER
Diffusion pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, 9, avenue Van Kalken, B-1070 Bruxelles.
Abonnements : 02/555.02.17.
Administration des ventes : 02/555.02.21.
Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0402415-14
e-mail : press@tondeur.be
Abonnement pour 6 numéros : 43 €
Italie : Tuttostoria, Ermanno Albertelli Editore, BP 395,43100 Parma.
USA : RZM Imports Inc. 151 Harvard Ave. Stamford, CT 06902.
TANK & Military Vehicles est une publication du groupe Histoire & Collections, SA au capital de 182 938,82 €
Siège social : 5, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Directeur général : Pierre-François Boselli.
Vice-président : Jean Bouchery.
Principaux actionnaires : F. Vauvillier, J.-M. Mongin et E. Micheletti.
PRINTED IN FRANCE/IMPRIMÉ EN FRANCE
● Traitement de l'image : Studio graphique A&C
● Impression : Léonce Deprez, Zone industrielle, 62620 Ruitz.
Numéro de CPPAP : en cours
ISSN : en cours
© Copyright Histoire & Collections 2011.
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.
« MADE IN FRANCE »

tank-zone.com

TANK & MILITARY VEHICLES

HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

Chers lecteurs,

Comme annoncé dans le numéro 17 de *Tank Zone*, votre magazine évolue et devient : ***Tank & Military Vehicles***. Ce nouveau magazine s'adresse à tous les passionnés de véhicules militaires qu'ils soient blindés, camions ou véhicules légers…

Cette nouvelle formule s'articule autour de sujets historiques tels que vous les connaissiez dans *Tank Zone* et rédigés par nos auteurs traditionnels, elle s'enrichit de nouvelles rubriques autour de la collection, de la restauration et de l'actualité du véhicule militaire de collection.

A l'heure du monde moderne, nous souhaitons notre magazine plus interactif et tourné vers le monde associatif, les collectionneurs et passionnés d'histoire c'est-à-dire vous : nos lecteurs. Une rubrique vous sera dédiée : courrier des lecteurs, actualité des associations, sorties et rassemblements, restauration de vos véhicules (avant, après)… Envoyez nous vos photos et textes par courrier ou email (TMV@histecoll.com) pour être publié dans nos colonnes.

La préservation du patrimoine mécanique militaire est ce qui guide notre passion.

Bonne lecture à tous

n°1 août septembre 2011

Sommaire

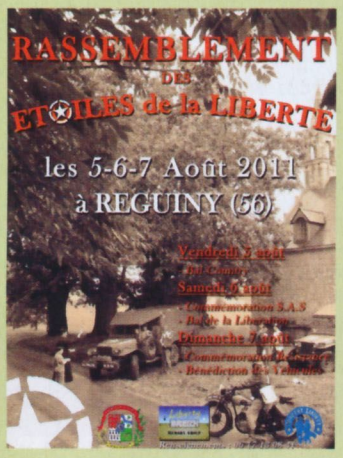
- Calendrier des manifestations 4
- UNIVEM Paris Ile de France 6
- Le Sd.Kfz 250, historique et restauration 8
- Locomotion en Fête – Red Ball Express 16
- La division " Hermann Göring " en Sicile 22
- Celles 2011 34
- Le Skoda LT vz.35 (2e partie) 38
- Le Jerrycan 46
- Le Dodge T214-WC 54 ¾ton 48
- Le 105 mm Howitzer M2A1, Carriage M2A2 54
- Le Laffly S20 56
- LCVP à Utah Beach 62
- Le tracteur High Speed M5 66
- Marle 2011 72
- Anet 2011 74
- Petites annonces 78
- Documentation 79

Tank & Military Vehicles est sur facebook Recherchez « **TMV** » puis cliquez « *J'aime* ».

Couverture : photo colorisée par Laurent Lecocq

Vos rendez-vous avec l'Histoire

Août



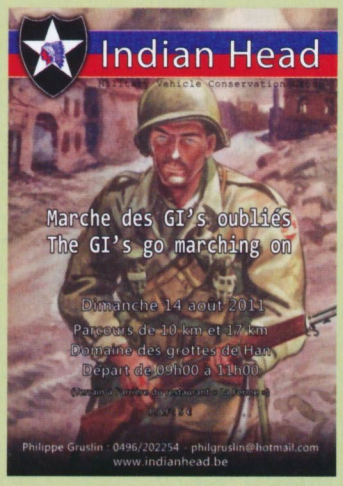
✪ Liberty Breizh Memory Group organise un rassemblement à Réguiny (56) du 5 au 7 août 2011, ouvert à tous les reconstituteurs en tenue alliée 1944. Programme et dossier d'inscription auprès de : lbmg56@hotmail.fr / 06 89 87 17 13

✪ Les 6 et 7 août sur l'aérodrome d'Ursel-Knesselare (Belgique), 10e Wings and wheels show, bourse militaria, expo de 350 VM, groupes de reconstitution, survol warbirds, etc. 9h-17h.
Rens. sur www.wingsandwheels.be

✪ Provence 44 communique le calendrier des commémorations de Cavalaire et sa région :
– vendredi 12 août : installation du camp à la Londe les Maures derrière la salle Yann Piat : montage et accueil, mise en place des expositions
– Samedi 13 accueil, bourse sur le port de La Londe. A 12 heures inauguration du camp avec la municipalité.
– dimanche 14 : accueil, soirée films sur le débarquement
– lundi 15 : départ à 9 h 30 en convoi pour défiler à 12 heures à Cavalaire. 15 h, concours du plus beau véhicule avec M. Roux, rédacteur en chef de 4x4 Story, à 21 h bal du D-day à Cavalaire, films des troupes françaises.
– mardi 16 : marche en l'honneur des Tabors, remise des diplômes, défilé nocturne à Cavalaire pour 22 h
– mercredi 17 août : défilé à La Londe en fin de journée, soirée avec films, feu d'artifice et bal sur le port
– Jeudi 18 : convoi sur Toulon avec visite du musée du Mont Faron
– vendredi 19 : convoi à la Chartreuse de la Verne
– samedi 20 : convoi vers Solliès-ville
– dimanche 21 matinée, visite de lieux historiques
– lundi 22 : démontage et retour. »
Rens. au 04 74 65 92 96 ou 06 64 86 05 53 et sur www.provence44.free.fr

✪ Les 14 et 15 août, visite et reconstitution sur le site du petit ouvrage de Rohrbach-les-Bitche (Fort Casso). Cette année sera marquée par la présence de reconstituants étrangers traitant également de la période 1939-1940 de leur pays.

Indian Head
Military Vehicle Conservation Group
TOP HAT
Han-sur-Lesse
12 - 15 août 2011
Grand rassemblement de véhicules militaires alliés de la seconde guerre mondiale et reconstitution d'un camp anno 1944
Informations : 063/219614 – indianhead@voo.be
www.indianhead.be


Indian Head
Marche des GI's oubliés
The GI's go marching on
Dimanche 14 août 2011
Parcours de 10 km et 17 km
Domaine des grottes de Han
Départ de 09h00 à 11h00
Philippe Gruslin : 0496/202254 - philgruslin@hotmail.com
www.indianhead.be

✪ Du 12 au 15 août 2011, rassemblement de VM Top Hat à Han-sur-Lesse, domaine des grottes, organisé par l'Indian Head. Renseignements : Guy Klinkenberg : 063/219 614 - 0496/784274, ou sur www.indianhead.be. Et le dimanche 14, marche des GI's, de 9 à 11h, rens. P. Gruslin, philgruslin@hotmail.com (0496-202254)

✪ Dates de visite du fort de l'Agaisen (commune de Sospel, Alpes-Maritimes) pour la saison 2011 : les dimanches 14 et 28 août. Visites guidées à 10 h 30/14 h 30/16 h 30. site web : www.agaisen.fr

✪ Les 21 et 24 août, Cannes Groupe Véhicules Historiques organise la commémoration de la libération de Cannes. Dimanche bourse au stade des hespérides et mercredi 24, défilé le matin à Cannes La Bocca et l'après-midi dans le centre de Cannes. Rassemblement au stade avec reconstitution d'un camp US. Contacts A. Sauvan (président) au 06.14.25.11.25

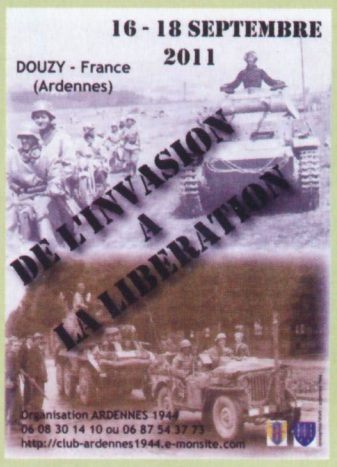
✪ Les 27 et 28 août, Tanks in Town à Mons (Belgique), grand rassemblement de blindés 2GM, bourse les deux jours. www.tanksintown.be

✪ Du mardi 30 août au dimanche 4 septembre 2011, SAS Raid Mémoire : une colonne de jeeps (Willys, Ford ou M. 201 exclusivement) partira des plages du débarquement en Normandie jusqu'à Sennecey-le-grand, soit environ 850 km. Contacts : Etienne Preney (06 14 39 22 95) et François Prévôt (06 81 27 69 40)

Septembre

✪ Du jeudi 1er au dimanche 4 septembre 2011, le traditionnel rassemblement des véhicules militaires de Souchez (62), le Pas de Calais libéré, organisé par le VM Artois, fêtera ses 25 ans d'existence. 500 véhicules, bourse militaria du vendredi au dimanche, un camp reconstitué US et GB de 2 500 participants, 17 nationalités représentées, animations démonstrations et restaurations sur le camp, Bal Glenn Miller le samedi soir sous chapiteau, un défilé grandiose devant les autorités le dimanche à 11 heures et 35 000 visiteurs attendus sur les 4 jours.
Contact : Jérôme Mignotte 24 route de Carency 62153 Souchez et notre site www.vmartois.info

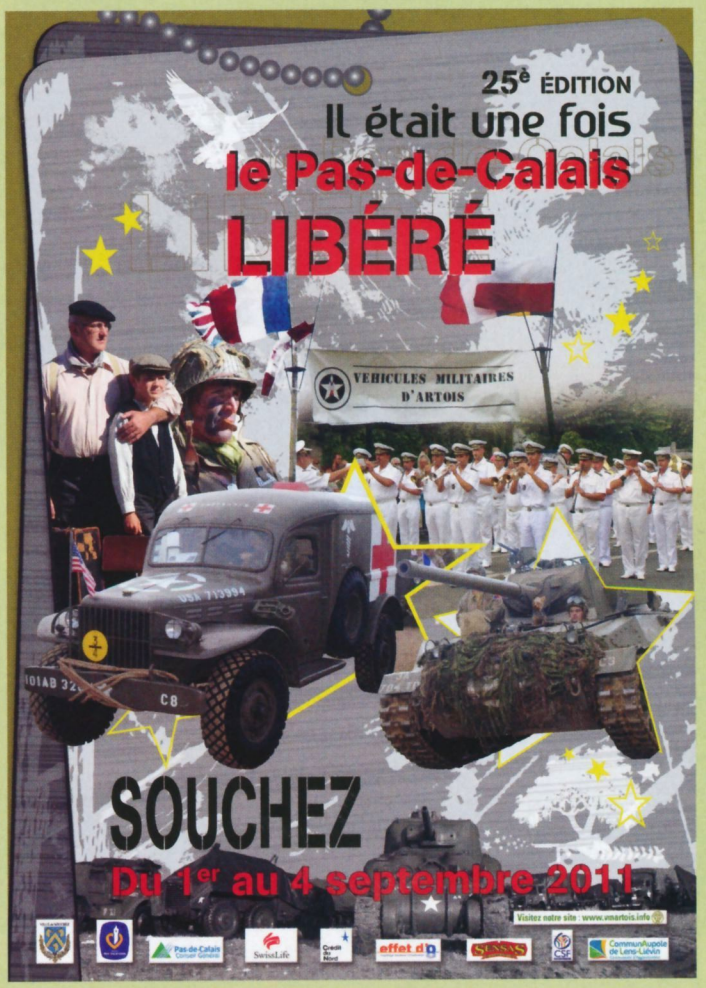
✪ Les 9, 10 et 11 septembre, 6e rassemblement de véhicules militaires



à la casemate Esch de Hatten. Tel : 06.84.19.72.05/ et tel : 06.73.69.33.68
soldat67@wanadoo.fr
mauser98@orange.fr

✪ Pour la 6e année consécutive, l'Amicale des Véhicules Militaires de Haute-Savoie (AVM 74) organise les 10 et 11 septembre la fête des véhicules militaires à Veigy-Foncenex (Haute-Savoie). Cette manifestation rassemble tous les passionnés de véhicules de tous les conflits (mais principalement de la seconde guerre mondiale) autour d'animations diverses, d'un camp militaire, et d'une bourse de pièces accessoires et vêtements.

Convoi
"Weppes Liberty"
N'oublions pas nos libérateurs
Un convoi de la libération composé d'une cinquantaine de véhicules va parcourir les Weppes durant la journée du 27 Août. Informations et itinéraire complet sur www.olivergroup.fr
Wavrin 27 et 28 août 2011
Avec la participation de l'UNC Wavrin
Soyez nombreux, distributions de bonbons aux enfants
Entrée gratuite
Parade des véhicules à 11h00 le dimanche 28 août
Tout le week-end
à la salle polyvalente de Wavrin (rue Roger Salengro):
Reconstitution d'un camp militaire d'époque
Présentation de véhicules et matériels d'époque
Possibilité de baptêmes en véhicules militaires
Animations dans le camp le dimanche 28 août
Oliver Group
Tél. 03 20 58 69 04 ou www.olivergroup.fr



✪ samedi 10 et dimanche 11 septembre 2011 à Noyon (60), LiB44 et la municipalité organisent le 67e anniversaire de la Libération de Noyon : camp US, commémoration et convois dans le canton, bourse militaria. Entrées gratuites. Inscriptions gratuites obligatoires avant le 30 juin 2011. Rens : lib44.contact@gmail.com ou 06 34 66 56 30

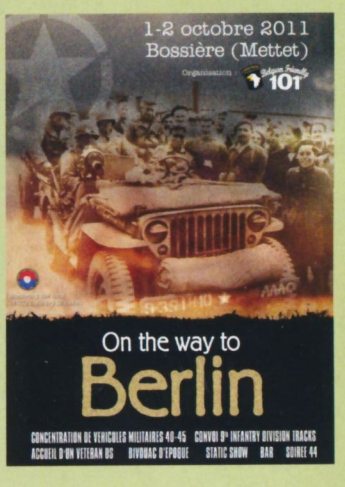
✪ Les 10 et 11 septembre 2011 à Octeville-sur-mer (près du Havre), commémoration de la Libération : camp interallié avec 100 participants, tentes et véhicules. Grand défilé et cérémonie le samedi. Lire l'article en page 8.
Contact : astonia.octeville@free.fr
Blog : http://astonia.octeville.free.fr

✪ L'association Ardennes 1944 organise du 16 au 18 septembre 2011, un rallye de véhicules militaires anciens à Douzy (08). Le samedi un circuit de 80 km fera découvrir les hauts lieux des combats de mai-juin 1940 et de septembre 1944 dans la région de Sedan, avec au programme la visite d'ouvrages fortifiés. Rens. au 06 08 30 14 10

✪ Du 30 septembre au 2 octobre 2011, la 101st Airborne Division Belgian Friendly organise On the way to Berlin à Bossière (région de Mettet), Belgique. Week-end de reconstitution sur les traces de la 9th Infantry Division qui libéra la région et franchit la Meuse aux environs de Dinant au début septembre 1944. Au programme : camp histoire vivante, convois 9th Infantry Division tracks, challenge d'histoire et soirée 44. Contacts : Laurent Olivier : +32.479.96.19.34. Jean-Marc Baret : +32.477.96.77.67. Jean-Pierre Marquet : +32.475.95.93.30. 101abbf@gmail.com

Octobre

✪ Du 13 juillet au 14 octobre 2011, exposition « Honneur et Fidélité, une histoire de la Légion étrangère », une collaboration du Musée de la Légion d'honneur et des ordres de chevalerie et l'Etablissement de communication et de production audiovisuelle de la défense (ECPAD). Musée de la Légion d'honneur et des ordres de chevalerie 2, rue de la Légion d'honneur (parvis du Musée d'Orsay) Paris, 7e. Mercredi au dimanche de 13 heures à 18 heures Mardi réservé aux groupes sur réservation. Entrée gratuite.
www.musee-legiondhonneur.fr
www.legion-etrangere.com
www.ecpad.fr


1-2 octobre 2011
Bossière (Mettet)
101
On the way to
Berlin
CONCENTRATION DE VEHICULES MILITAIRES 40-45 CONVOI 9th INFANTRY DIVISION TRACKS
ACCUEIL D'UN VETERAN US BIVOUAC D'EPOQUE STATIC SHOW BAR SOIREE 44

Vue générale du bâtiment musée.

UNIVEM
Paris Ile de France

L'UNIVEM est une association des plus anciennes dans le domaine de la préservation des véhicules militaires. L'association fut créée en 1973, sous le nom de M.V.C.G. Paris en préparation des 20 ans de la Libération. En 1979, elle fusionne avec l'Escadron de l'Histoire et l'Escadron Historique et devient UNIVEM. Entre 1981 et 2006, l'association est renommée M.V.C.G. Paris Ile de France puis reprend son appellation d'origine.

Pendant 20 ans, elle est située dans les locaux de l'ancienne usine Renault à Issy les Moulineaux, avant de déménager en 2006 dans le quartier militaire de Versailles Satory.

Les locaux actuels sont composés de quatre bâtiments pour environ 5 000 m² couverts. L'association regroupe 160 membres et dispose de 52 véhicules clubs allant de la remorque Bantam au Sherman. Avec les adhérents, cela représente près de 400 véhicules soit un des plus gros clubs français. L'UNIVEM héberge aussi les deux prototypes restant des aérotrains Bertin.

Le premier bâtiment – le musée – contient l'ensemble des véhicules restaurés du club et de certains adhérents. Le 2e bâtiment est celui des engins lourds (Pacific et sa remorque, Federal, Sherman etc). Il est aussi celui dans lequel se trouve l'atelier commun aux adhérents. Un outillage complet et l'expérience des anciens facilitent le travail de chacun dans la restauration et l'entretien des mécaniques. Dans les troisième et quatrième bâtiments se trouvent les emplacements et box pour les véhicules des adhérents, ainsi que les espaces communs (salle de réunion/réfectoire, bureau et réserve). A l'extérieur un espace est aménagé afin de pouvoir sabler carrosseries, pièces et châssis de véhicules.

Les activités du club se partagent entre commémorations (8 mai, Libération de Paris…), rassemblements de véhicules (Locomotion en Fête, Beltring, Bastogne…), sorties tout-terrain, et restauration de véhicules (clubs et propriétaires).

Sont en cours de restauration actuellement : Automitrailleuse Ford M8, Half-track M16, GMC Benne, GMC DUKW, Diamond M20. Restaurés dernièrement : Ward la France, International M2-1, Laffly W15. En 2012 démarrera la restauration d'un Sherman.

Ci-contre.
Le premier Pacific du club avec sa remorque.

Texte et Photos :
Pierre-François BOSELLI

Ci-dessus.
Bâtiment pour les véhicules lourds. Un des deux Sherman en attente de restauration.

Ci-dessus.
Les GMC DUKW.

Ci-dessous.
Le deuxième Pacific et un Diamond T 969.

L'UNIVEM sera présent à Souchez, Bastogne et, le 17 et 18 septembre, aux portes ouvertes des casernes de Croy et au 5e Génie à Versailles ou le Pacific M26 sera présenté.

L'Univem est adhérent de la FFVE, du MVPA, et des Amis du Musée des Blindés de Saumur. L'association est ouverte à toute personne, scolaire ou groupe souhaitant visiter les locaux et découvrir les véhicules et leurs historiques.

Les nouveaux adhérents sont les bienvenus, ils découvriront l'histoire mais aussi la mécanique de ces véhicules. Il n'est pas nécessaire d'être propriétaire d'un véhicule pour adhérer, seule la passion suffit. Afin d'encourager les plus jeunes à les rejoindre, une adhésion (-50%) est proposée aux jeunes et étudiants.

L'UNIVEM est ouvert tout les jours. Le samedi, il n'est pas rare de croiser une trentaine de membres s'afférant autour des véhicules. N'hésitez pas à venir les voir et découvrir leurs véhicules. ■

UNIVEM, Route de la Minière, Satory 78000 Versailles
Téléphone Garage : +33 (0)1.39.53.19.40
Email : jollyguy@wanadoo.fr ou jeancharlesbrisson@orange.fr
Site Web : http://www.univem-paris.com/

Véhicules de l'UNIVEM à Bastogne.

Le Sd.Kfz 250

Les premiers rapports indiquant l'étude d'un semi-chenillé blindé sur le châssis du tracteur léger 1 tonne sont datés de mai 1939. En fin d'année, le véhicule avait été référencé comme gep.Zgkw.1t (Sd.Kfz 250) [1] – tracteur d'artillerie blindé 1 tonne –. Cependant, comme souvent dans les matériels blindés allemands, les appellations évoluèrent avec le temps.

Le 5 août 1940, lorsque le manuel d'utilisation fut approuvé, avec les premières photos du modèle, il avait été changé en le.gep.M.Kw. littéralement Sd.Kfz 250) [2] – transport de troupes légèrement blindé –. Les premières livraisons du modèle de série sont intervenues en juin 1941.

1. gep.Zgkw.1t = gepanzerte Zugkraftwagen 1 ton
2. le.gep.M.Kw. = leichte gepanzerte Mannschaftskraftwagen

Ci-dessous.
Ce SdKfz 250 n'est pas encore livré à La Heer, pour preuve son immatriculation provisoire, fixée aux crochets de remorquage. 698026 est probablement celle qui lui a été attribuée. Ce véhicule est intéressant car il présente la caisse 250/Z caractéristique, avec les phares reculés sur le garde-boue avant et derrière le phare Notek.

Dans une publication sur le matériel des armées de novembre 1939, le SdKfz 250 était décliné en six versions différentes :
- SdKfz 250/1 véhicule blindé léger
- SdKfz 250/2 véhicule pour la pose de lignes téléphoniques
- SdKfz 250/3 véhicule radio
- SdKfz 250/4 véhicule avec affût antiaérien bi-tube
- SdKfz 250/5 véhicule d'observation pour l'artillerie
- SdKfz 250/6 véhicule transport de munitions pour l'artillerie.

En mai 1941, lors de la planification du nouveau programme de l'arme blindée, cinq nouvelles versions furent rajoutées, avec quelques modifications pour des spécifications antérieures. Ainsi apparurent:
- SdKfz 250/7 véhicule porte mortier
- SdKfz 250/8 véhicule équipé du canon de 7,5 cm (modification des SdKfz 250/6 pour le transport de cette munition)
- SdKfz 250/9 véhicule avec tourelle équipée d'un canon de 2 cm et d'une mitrailleuse
- SdKfz 250/10 véhicule équipé du canon antichar PaK 36 de 3,7 cm
- SdKfz 250/11 véhicule équipé du Panzerbüchse 41
- SdKfz 250/12 véhicule d'observation pour l'artillerie (lui même en six sous-versions).

Etude et fabrication

L'étude du châssis fut attribuée à Demag, et celle de la superstructure blindée à Büssing-Nag.

Le SdKfz 250 reprenait le châssis du tracteur SdKfz 10 Demag D7. De nombreuses pièces furent renforcées afin de supporter le blindage. Les modifications concernaient les suspensions, la direction, le pot d'échappement, le réservoir d'essence et le radiateur, tandis que le châssis et le train de roulement chenillé furent raccourcis.

Par Alain AUBRAT

Ce dernier ne nécessitait plus que 38 patins de chenille. Le châssis fut dénommé D7p. Comme pour tout les semi-chenillés allemands, la direction se faisait à la fois au niveau des roues et des chenilles. En effet, dès que l'on tournait le volant pour un virage serré, la chenille se bloquait, permettant de virer plus aisément. Le moteur resta le Maybach 6 cylindres type HL 42 TRKM développant 100 chevaux. La transmission semi-automatique comportait une boîte à 10 rapports, 7 avant et 3 arrière. La vitesse maximale était de l'ordre de 70 km/h.

La super-structure blindée fut décomposée en trois parties : le bouclier avant, le capot moteur et le compartiment arrière protégeant les soldats. Une cloison pare-feu séparait les deux dernières. Le blindage mesurait de 5,5 mm (panneaux supérieurs) à 14,5 mm (bouclier avant). Il était efficace contre les projectiles de 7,92 mm antichar.

Finalement, la production du châssis a été répartie entre plusieurs constructeurs :

- Demag a livré 3 877 châssis D7p entre 1939 et février 1945
- Adler 1 950 entre 1941 et décembre 1943
- Büssing-Nag 1 126 entre 1941 et octobre 1943
- MWC (Maschinen Werke Cottbus - Constructions mécanique de Cottbus) 636 de juillet 1944 à février 1945. Les chiffres après cette date ne sont pas connus.

Le superstructure blindée a fait l'objet de trois variantes: le prototype construit à une quinzaine d'exemplaires, et deux nommées respectivement Panzeraufbau SdKfz 250/Z et Panzeraufbau SdKfz 250E. La première nommée dérivait de la caisse blindée construite pour les SdKfz 253 (véhicules d'observation pour l'artillerie), sans le « toit », l'autre étant la version spécifiquement de série. Les véhicules disposant de la caisse 250/Z furent peu nombreux, moins de 400 exemplaires fabriquées par Boelher. Les deux autres fabricants furent Bismarck-Huette et Ferrum.

Les différences entre les trois variantes sont minimes, la plus caractéristique étant la position des phares en retrait derrière le Notek pour les caisses 250/Z alors que la fixation de ceux-ci est très en avant pour les modèles de série. A partir de 1943, un coffre de rangement a été rajouté sur le garde-boue droit, au dessus du train chenillé. La fabrication de la caisse blindée, complexe dans sa première version, se simplifia au profit d'une nouvelle, plus simple, appelée Ausf. B. Toutefois, l'apparition de cette dernière n'impliqua pas la fin de la fabrication de la précédente, livrée jusqu'au début de 1944. Cela vient du fait que les contrats en cours devaient être honorés jusqu'à leur terme. Seul Bismarck-Huette fabriqua la version B.

La construction de ce véhicule commençait par la caisse blindée. Après assemblage des panneaux par soudure, celle-ci était inspectée. Déclarée conforme, elle était dirigée vers le fabricant du châssis. Pour finir, les différents équipements et armes étaient installés dans les dépôts du matériel avant livraison aux unités. Bien sûr, l'aménagement intérieur du compartiment de combat variait en fonction de l'utilisation et des versions. Pour le SdKfz 250/1, il y avait côté gauche principalement une banquette pour les soldats. Côté droit se trouvait l'armoire à munitions et un siège. Contre la cloison étaient installés des fusils et une mitrailleuse MG 34. Enfin, celui-ci pouvait être recouvert d'une capote en toile, placée au dessus de quelques arceaux métalliques et fixée sur les rebords extérieurs. ■

Ci-dessus.
Présentant le coffre sur le garde-boue arrière droit, confirmé par son immatriculation à sept chiffres, voici un exemplaire de fin de production de la version A (caisse de série 250E), fin 1943.

Ci-dessous.
Une bâche pouvait être installée sur le compartiment de combat, protégeant les soldats des intempéries.

En bas.
Les vues de la version B construite après juin 1943 sont rares. Pourtant, près de la moitié des SdKfz 250 « Neue Art » produits l'ont été avec cette caisse simplifiée.

Caractéristiques Sd.Kfz 250/1 Ausf. A (B)

Dimensions et poids

Longueur : 4,560 m
Largeur : 1,945 m
Hauteur : 1,980 m
Volume du compartiment de combat : 5,8 m³
Poids à vide : 4 600 kg

Performances

Vitesse maximale : 65 km/h
Vitesse recommandée sur route : 30 à 45 km/h
Autonomie sur route : 300 km
Autonomie hors route : 180/200 km
Coupure franche : 1,50 m
Passage de gué : 70 cm
Garde au sol : 28 cm
Charge tractée : 1 tonne

Moteur

type : Maybach HL 42 TRKM
Nombre de cylindres : 6
Cylindrée : 4,170 l
Puissance : 100 ch à 2800 t/mn
Refroidissement : par air
Réservoir d'essence : 140 l

Blindage et armement

Bouclier avant : 14,5 mm
Côtés : 8 mm
Face arrière : 10 mm
Parties supérieures : 5,5 mm
Armement : 2 mitrailleuses MG 34 (MG 42)

Sd.Kfz 250/1, une resta

Impeccablement restauré aux couleurs de la 2. Panzer Division SS « Das Reich », avec signe tactique de la 3e compagnie de reconnaissance blindée, ce SdKfz 250/1 a fière allure. Il a été photographié à Beltring voici quelques années à l'époque où son propriétaire laissait encore les passionnés monter dans ses véhicules et prendre des photos sous tous les angles.

Hélas, un ou des indélicats en ont « profité ». Depuis ce jour , ces engins exceptionnels par leur rareté, leur authenticité et par leur incroyable niveau de restauration (tous étant en état de marche), ne sont plus désormais visibles du public qu'à distance et sous bonne garde. ■

Photo 1.
Vue de face avant. Le capuchon quasi au centre en bas du bouclier sert à protéger l'accès au moteur, c'est le trou pour la manivelle. Remarquez aussi les arceaux pour la bâche au dessus du compartiment de combat.

Photo 2.
La seconde mitrailleuse est plus mobile sur son support, elle donc utilisée contre les attaques aériennes.

Photo 3.
Depuis février 1943, les véhicules doivent être peints en jaune. Des taches vertes et/ou rouge-brun peuvent être appliquées dessus en guise de camouflage.

2

uration réussie

Par Alain AUBRAT

3

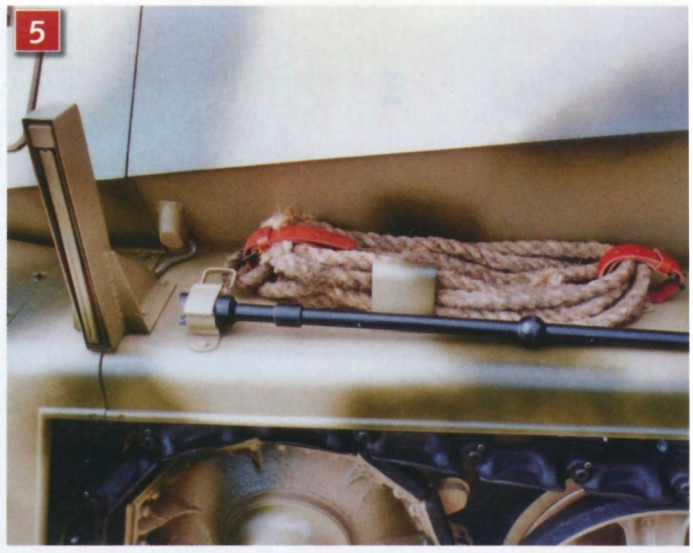


Photo 4.
Dessus de l'aile avant gauche. Coupe-boulon et rétroviseur.

Photo 5.
Dessus du garde-boue sur le train chenillé gauche (partie avant) avec l'indicateur de direction, la manivelle.

Photo 6.
Silencieux et pot d'échappement.

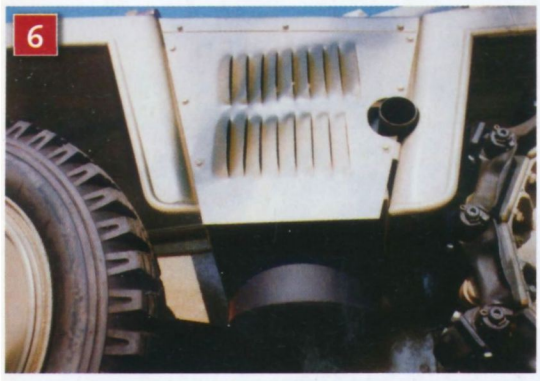


Photo 7.
On distingue aisément, en avant des prises d'air, la limite entre le capot blindé et la caisse arrière. Notez aussi la base de l'antenne du poste radio.

Photo 8.
Absente sur les prototypes, la mitrailleuse MG 34 a ensuite été montée sur ce support avec bouclier blindé.

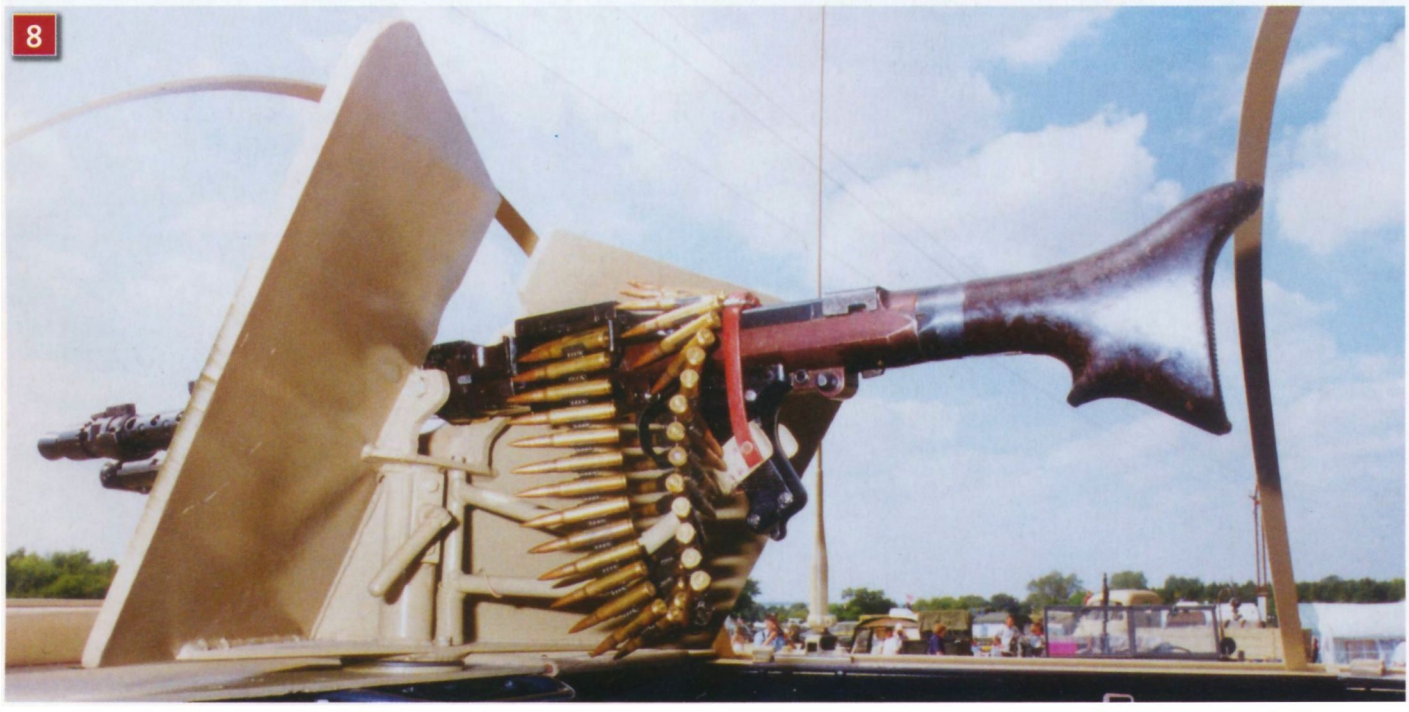


Photo 9.
Le bouclier avant est prolongé vers le bas par une seconde pièce, destinée à la protection de la suspension et de l'essieu avant.

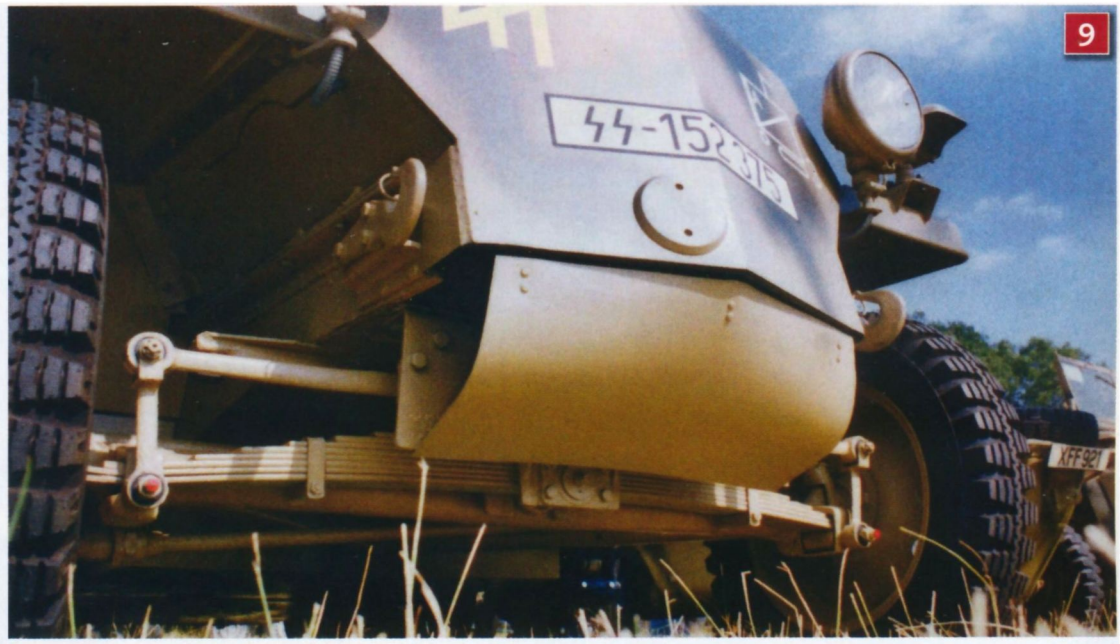
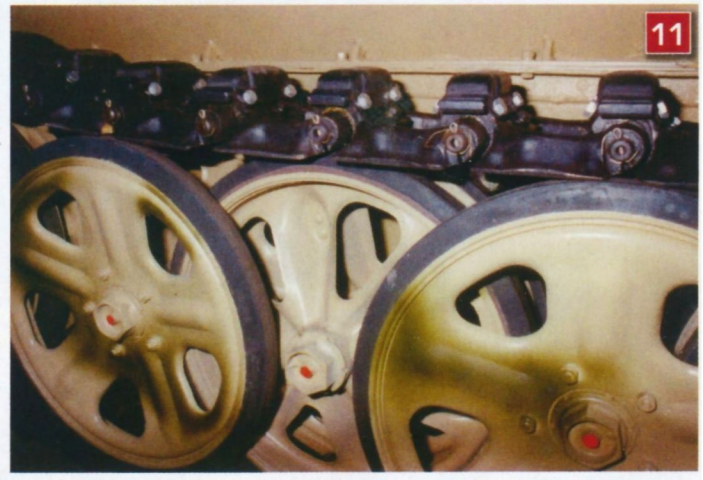


Photo 10.
Vue de l'aile avant droite. Remarquez les boulons unissant la partie inférieure du blindage à la coque supérieure et le crochet de remorquage.

Photo 11.
Les galets du train chenillé sont doublés, alternativement côte à côte au centre ou séparés sur leur axe à l'extérieur. On remarquera que ceux-ci sont différents dans leur forme.



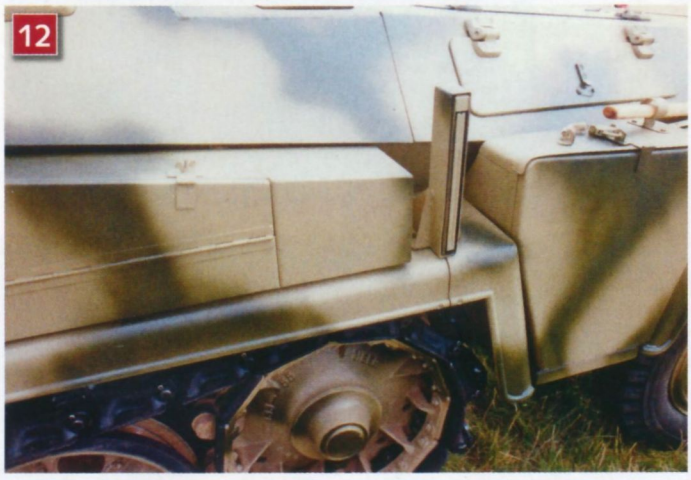
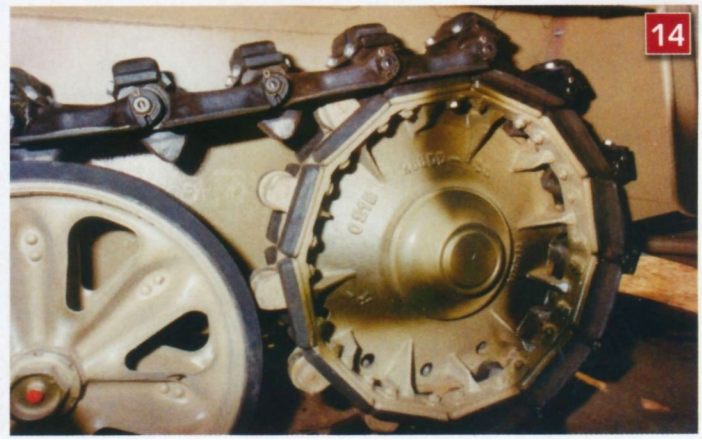


Photo 12.
Le coffre sur le garde-boue arrière est une des modifications apportée au cours de la production, courant 1943.

Photo 13.
Gros plan sur la poulie tendeuse gauche. On aperçoit à nouveau les boulons de fixation du plancher blindé avec le compartiment de combat.

Photo 14.
Sur le barbotin sont inscrits des références de fonderie. L'état neuf des patins en caoutchouc trahit la première présentation au public de ce véhicule.



Photos 15 et 16.
Sur la cloison côté droit sont fixés quatre fusils et une mitrailleuse MG 34 avec son support trépied. Contre le réservoir d'essence et l'armoire à munitions est placé un dernier siège. Les parties intérieures ont été repeintes dans la couleur gris panzer caractéristique de la première moitié du conflit.

Photos 17 et 18.
Intérieur côté gauche, avec l'extincteur et la banquette. Au dessus de celle-ci se trouve un espace de rangement pour un paquetage.

Photos 19 et 20.
Vues des places avant. Notez la position inhabituelle du volant, le tableau de bord déplacé au milieu et la radio positionnée à droite.

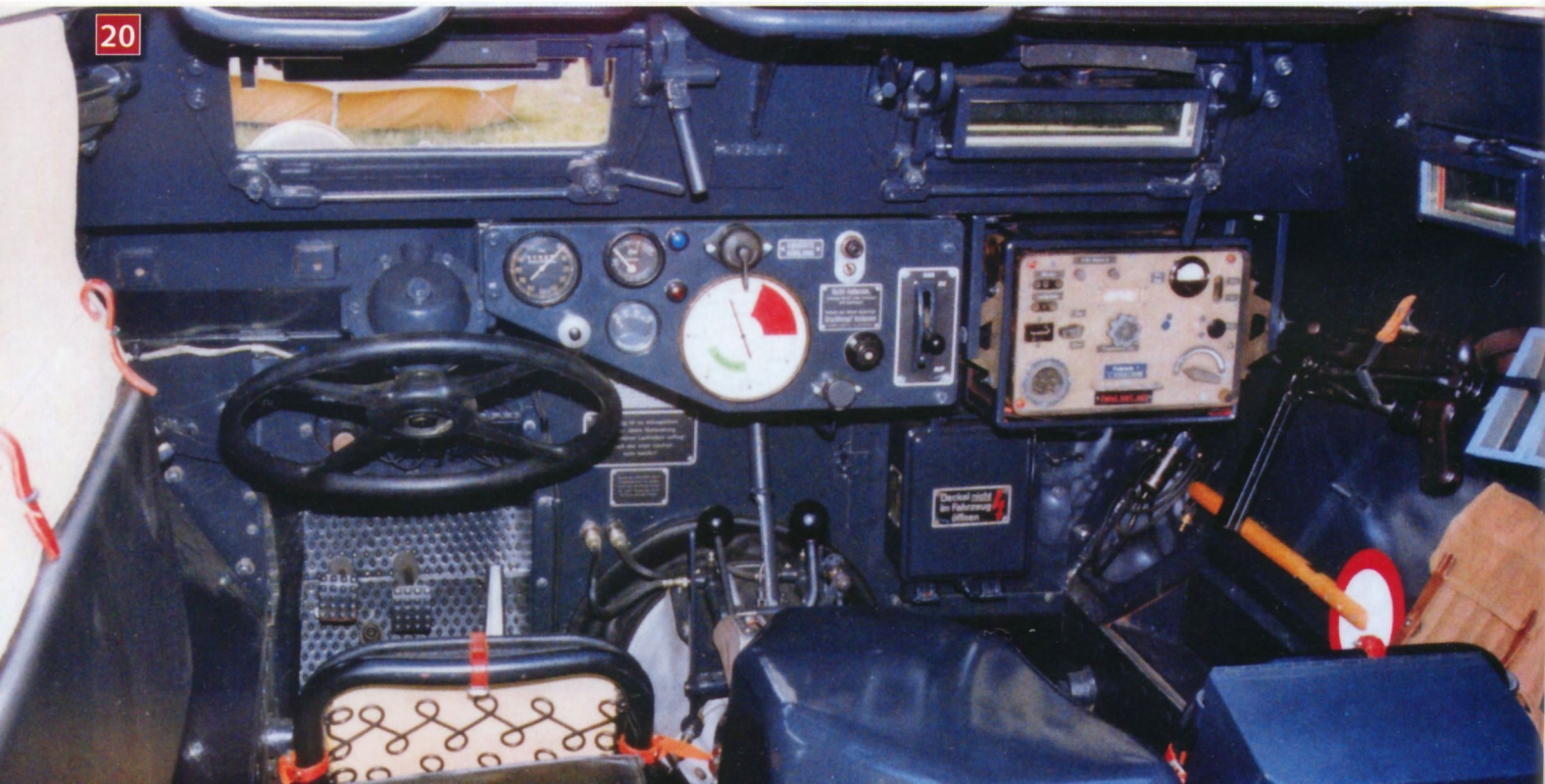


Photo 21.
Dessus de l'aile avant droite, avec les supports de phare, de l'indicateur de gabarit, et les outils de pionnier hache et pioche.

Photos 22.
Côté droit, entre les garde-boue de la roue et du train chenillé se trouve un coffre à trois tiroirs pour les petits outillages permettant des réparations légères.

Photo 23.
Vers l'arrière se trouvent d'autres outils du lot de bord, dont la pelle.

Photo 24.
Au dessus de la plaque gauche, le feu de black-out.

Locomotion en Fête

Opération Red Ball Express

Les 28 et 29 mai dernier se tenait la 19e édition de la Locomotion en Fête sur l'aérodrome de Cerny La Ferté-Alais. Organisé comme chaque année, par l'ACPHT, le meeting a rassemblé environ 1 500 véhicules répartis en différents plateaux : agricole, camion, voiture, et bien sûr militaire.

Texte et Photos :
Pierre-François BOSELLI

Au sein de l'espace militaire, une animation était organisée par l'UNIVEM reconstituant le « Red Ball Express ». Cette opération militaire mise en place par les Alliés en 1944 avait pour but de former des convois entre la côte Normande et le front afin d'alimenter les troupes en essence, vivres et munitions *(cf Tank Zone 13, 14 et 15)*.

La reconstitution a rassemblé une vingtaine de véhicules incluant entre autres : Pacific M26, Ward la France, deux Federal, International, GMC gazoline, atelier, Lot 7, Dukw, et le

Les deux clichés ci-dessus.
Ward La France et GMC DUKW.

Ci-contre.
Le Sherman Dozer du Musée des Blindés de Saumur.

Sherman Dozer (version bulldozer) de Mr Gallan. Les véhicules provenant de l'UNIVEM, du CAMA, d'Ardennes 1944, de R.A.D.A.R. et de particuliers. La présentation statique permit au public d'admirer les véhicules, le point essence avec une centaine de jerrycans et une pompe manuelle, de discuter avec les collectionneurs et de s'informer sur le Red Ball Express via différents panneaux explicatifs.

Plusieurs fois par jour, la présentation dynamique mettait en scène le convoi des camions sur la piste à chars ainsi que sur l'aire du défilé, des simulations de pannes avec interventions du Ward, et des dégagements d'obstacles avec le Sherman Dozer. Le tout dans une ambiance chaude et poussiéreuse comme au mois d'août 1944 ! Une section de MP *(groupes Koufra/Wings For Ever)* organisait la circulation et la sécurité du convoi.

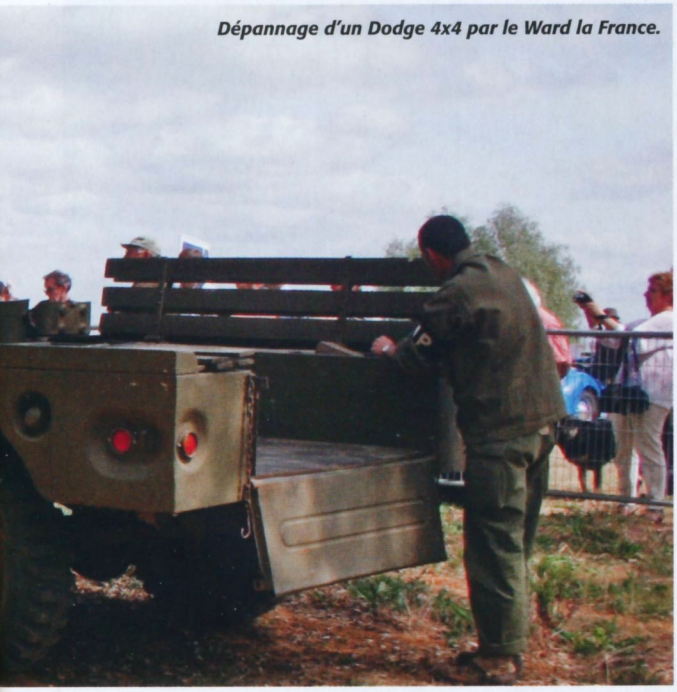
Bravo à tous les participants pour cette reconstitution. ■
Contact: Richard Bagdikian – mbagdikian@numericable.fr

Ci-dessous.
Vue d'ensemble des véhicules. *(Photo François Goepp)*

Le Sherman Dozer et le char Hotchkiss du Musée des Blindés de Saumur.

Ci-dessus.
Ravitaillement Essence.

Ci-dessus.
Mise en place du convoi par les MPs.



Dépannage d'un Dodge 4x4 par le Ward la France.

Le convoi sur piste poussiéreuse.

Un Autocar entre deux REO.

Camions de l'armée suisse des années 1950 MOWAG.

Ci-dessus à gauche.
Char Hotchkiss du Musée des Blindés de Saumur.

Ci-contre.
Traction.

Ci-dessus.
Jeep Willys Wagon en livrée O.D.

Ci-dessous.
Camions MAN et REO 6x6.

Passage du Pacific M26 dans le bois.

Ci-dessous.
DUKW et VLR Delahaye.

Aux avant-postes de la

La Division "Hermann Göring" en Sicile

Le 10 juillet 1943, les Alliés débarquent en Sicile, première étape de la libération du continent européen. Ils se heurtent à une vive résistance des troupes italiennes mais surtout allemandes, dont la Panzer-Division « Hermann Göring », seule division blindée allemande dépendant de la Luftwaffe. Après des débuts inégaux, la « HG » livre une efficace bataille d'arrière-garde, couvrant l'évacuation du gros des défenseurs allemands.

Par Philippe NAUD

Personnage-clé du III.Reich, Hermann Göring est à l'origine de la création, début 1933, de la Gestapo puis d'un détachement de police en uniforme tout aussi fidèle au régime nazi mais plus modeste. Cet dernier, le Polizei-Abteilung ZbV Wecke, donne naissance aux troupes de combat « Hermann Göring » – HG [1]. D'abord régiment en 1935, elles se voient transférées à la nouvelle Luftwaffe, vantée par Göring comme la seule arme « réellement nationale-socialiste ». Le régiment forme les premiers parachutistes allemands mais, en 1939, assure d'abord des missions de garde et, surtout, de défense antiaérienne – FlaK. Il participe dans cette configuration aux campagnes de Scandinavie, de France puis de Russie.

Au printemps 1942, le régiment devient brigade, puis adopte une structure interarmes pour finir « Panzerdivision » en octobre ! Pour se faire, elle accueille des personnels de l'armée et envoie des membres de la Luftwaffe s'entraîner dans des Panzerdivisionen existantes. Cette situation absurde, l'armée de l'air créant une division blindée, résulte avant tout de la volonté du Reichmarschall de glaner quelques parcelles de gloire, d'autant qu'il va « médiatiser » la nouvelle formation grâce aux Propaganda-Kompanien de la Luftwaffe. Dans tous les cas, en novembre 1942, le débarquement allié au Maghreb oblige à l'envoi de contingents importants de la « HG » en Tunisie même si sa mise sur pied n'est pas terminée. Le Generalmajor Schmid se retrouve à la tête de peut-être 13 000 hommes bien équipés, mais avec une seule petite compagnie de Panzers. En dehors de Schmid, exfiltré sur ordre exprès de Göring, et d'une poignée d'autres, la quasi-totalité part en mai 1943 dans les camps de prisonniers alliés. En fait, d'importants contingents, une fois terminé leur entraînement dans le Reich, en France ou aux Pays-Bas, passent alors en Sicile. L'île apparaissant comme un objectif vraisemblable d'un débarquement, la Panzer-Division « Hermann Göring » se prépare en hâte.

1. Elle porte le titre de « General Göring » jusqu'en octobre 1942.

Une division incomplète

D'abord regroupé dans la région de Naples, l'essentiel des forces de la « HG » en Italie arrive fin juin en Sicile.

L'aviation alliée perturbe les déplacements de la division qui, le 1er juillet, cantonne dans le sud-est de l'île. Très puissante sur le papier, avec son propre régiment de Flak, un état-major de brigade pour son infanterie et un Panzer-Regiment à trois Abteilungen, elle n'en reste pas moins toujours incomplète. En dépit de plusieurs unités tout à fait aptes au combat, car à l'origine prévues pour partir en Tunisie, la « HG » manque de cohésion et d'expérience, beaucoup de vétérans ayant été perdus en Afrique du Nord. Se pose également la question du secteur visé par un éventuel débarquement des Alliés. Si ces derniers ont du mal à s'entendre sur un plan, il en va de même pour l'Axe. Le général Guzzoni commande sa 6a

"forteresse Europe"

Armata, avec 200 000 soldats à la motivation et à l'équipement souvent médiocres, et, en théorie, le XIV.Panzer-Korps du Generalmajor Hube. Ce corps d'armée blindé coiffe la « HG » et la 15.Panzer-Grenadier-Division, surnommée la « Sizilien Division » car créée en juin à partir d'éléments de la 15.Panzer-Division détruite en Tunisie. Hélas pour l'Axe, le Feldmarschall Kesselring ne croit pas Guzzoni. Il ordonne que les divisions allemandes, les unités les plus puissantes et les plus mobiles, se dispersent en plusieurs Kampfgruppen quand le général italien, après la chute de l'île-forteresse de Pantelleria, et suivant le rayon d'action des avions basés à Malte, estime que le débarquement va s'effectuer entre Syracuse et Gela.

Par conséquent, le 5 juillet, la division du Generalleutnant Conrath se partage en deux KG avec les quelque 15 600 hommes présents en Sicile, sur un total prévu de 22 000. Le groupement le plus modeste, le KG Schmalz se déploie près de Catane pour intervenir vers Syracuse [2]. Le gros de la division stationne autour de Caltagirone, au nord-est de Gela et la 15.Pz.Gre.Div. dans l'ouest de la Sicile. L'ensemble du XIV.Pz.Kps doit contre-attaquer l'ennemi une fois qu'il a pris pied et commence à avancer. Cependant, si la « HG » met en œuvre un potentiel de combat conséquent – le Pz.Rgt. compte 46 PzKpfw III et 32 PzKpfw IV –, elle attend toujours deux de ses compagnies de Panzer, un bataillon de Panzergrenadiere, un groupe de son régiment de FlaK et plusieurs autres composantes. Une partie des autres véhicules blindés manque également à l'appel. Elle peut cependant s'appuyer sur la 2/sPz.Abt.504. Cette compagnie de chars lourds totalise pas moins de 17 Tiger I. Les huit Gruppi Mobile italiens engageant, au mieux, des Renault R-35 français et des petits automoteurs SMV da 47/32, les puissants engins allemands, et surtout ceux de la « HG », constituent un atout de poids. La division concentre en effet deux tiers des Panzers présents !

Au matin du 10 juillet, les Alliés, précédés par des troupes aéroportées, des commandos et des Rangers surprennent néanmoins les défenseurs.

Ci-dessus.
Un StuG III Ausf . G du III./ Pz.Rgt « HG » se déplace dans une ville sicilienne. Formé en novembre 1942, le groupe de Sturmgeschütze de la division met majoritairement en œuvre des StuG Ausf. F/8 plus anciens ainsi que neuf StuH armés d'un obusier de 105 mm. *(ECPAD)*

2. La composition du KG Schmalz est donnée page suivante.

Des débuts décevants

Pour beaucoup d'unités alliées, le 10 juillet 1943 est un baptême du feu, comme pour le gros de la « Hermann Göring ».

Dès 22 h, le 9 juillet, Conrath place ses hommes en alerte. Avant l'aube, Guzzoni planifie déjà une vaste contre-attaque vers Gela, avec la division « Livorno » par le nord-ouest, la « HG » et deux Gruppi Mobile par le nord-est. En face, trois divisions de la 7th Army de Patton arrivent progressivement. Conrath organise deux KG, l'un autour du Pz.Rgt et l'autre avec ses Panzergrenadiere et la 2./sPz. Abt.504, espérant frapper dès 9 h, mais l'Axe échoue à coordonner ses efforts. Si les premières unités s'ébranlent vers 4 h, l'inexpérience, les étroites routes siciliennes, les attaques aériennes et l'insécurité engendrée par les aéroportés retardent la « HG » [3]. Conrath lui-même doit ramener le calme chez ses soldats, toujours en marche vers 9 h ! Les Italiens mal équipés s'avèrent au final plus menaçant ce jour pour les GI's ! Il faut attendre 14 h pour que les deux KG de Conrath entrent en action contre les paras et des vétérans du 16th Regimental Combat Team de la 1st Infantry Division – « Big Red One » – près de Casa del Priolo. Leur tir décime la faible infanterie – des soldats du Pz.AA et du Pio.Bat. – et les Panzers, esseulés, hésitent. L'artillerie de marine fait ensuite sentir sa présence… le deuxième KG piétine également devant les GI's de la 45th ID, aussi inexpérimentés que les Allemands ! Un des problèmes majeurs est que les Tiger négocient mal les routes étroites et les oliveraies. Conrath, déçu par le peu de mordant de ses cadres, relance ce KG. La panique s'empare d'un bataillon du 180th RCT, dispersé, son chef capturé, mais un autre bataillon intervient et les Panzergrenadiere refluent à leur tour ! Bref, en fin de journée, la « HG » n'a pas atteint les plages et Conrath réorganise sa division dispersée ! De son côté, le KG Schmalz, trop loin pour intervenir en force ce jour contre les Anglais, en dehors de quelques escarmouches menées par ses Panzerspähwagen, s'engage le lendemain aux côtés de la division « Napoli » au sud de Syracuse.

Ci-dessus et ci-dessous.
La division « Hermann Göring » est plutôt favorisée sur le plan du matériel par rapport aux autres formations allemandes en Sicile. Chaque régiment de Panzergrenadiere compte une batterie d'obusiers lourds tractés de 15 cm sIG 33 et une de six automoteurs Sdkfz 138 Grille. Un seul Grille est perdu durant la campagne, les autres regagnant le continent. *(ECPAD)*

3. Comme souvent, la dispersion des paras fait que leur nombre est surestimé. La « HG » est d'abord ralentie par des éléments d'un bataillon du 504th PIR, rattaché au 505th PIR.

Ce même 11 juillet, le gros de la « HG », en compagnie de la « Livorno », répète ses attaques contre Gela. Cette fois, Allemands et Italiens semblent agir de concert. La « HG » forme trois KG, deux autour d'un Pz.Abt. et le troisième, à l'est de la rivière Acate, autour du Pz.Gre.Rgt. Hélas pour l'Axe, les GI's de la « Big Red One » lancent des attaques dans la nuit vers Casa del Priolo. Seule la 45th ID demeure dans une position précaire. Mais, partout, l'artillerie et les chars débarquent à leur tour. A l'aube, sans contact avec les Italiens, Conrath lance ses KG. L'avance nocturne n'a permis qu'une modeste progression mais le 16th RCT fait face. Heureusement pour les Allemands, le gros de l'artillerie américaine dirige ses feux contre les Italiens quand ils attaquent. Les deux KG blindés de

Kampfgruppe Schmalz
Sicile, 10 juillet 1943

Kommandeur : Oberst Schmalz

- Brigade-Stab z.b.V. – état-major de la brigade de Panzergrenadiere « HG »
- III.(StuG)/Pz.Rgt. « HG » – troisième bataillon du régiment de chars, avec 20 StuG et neuf StuH le 10 juillet.
- I.(gep.)/Pz. Gren.Rgt. « HG » 2 – 1er bataillon, mécanisé sur Sdkfz 251, du 2e régiment de Panzer-Grenadiere.
- 1/Pz.A.A. « HG » - 1re compagnie du groupe de reconnaissance - autos blindées.
- 1./Pz.Pio.Btl. « HG » - 1re compagnie du bataillon du génie.
- III./Pz.Art.Rgt. « HG » - 12 obusiers de 15 cm sFH 18.
- Gren-Rgt. « Maucke » - Pz.Gre.Rgt. 115, formé à partir de bataillons de marche affectés à la 15.Pz.Gre.Div..

Conrath repoussent graduellement les paras et le 16th RCT qui n'opposent que quelques bazookas et pièces de 37 mm aux PzKpfw III et IV. A 11 h, les Américains reviennent sur leur ligne de départ où, cette fois, l'artillerie terrestre et navale entre en action. A l'est de la rivière Acate, sur le Ponte Dirillo, le troisième KG malmène les GI's de la 45th ID qui reçoivent le soutien opportun de l'artillerie et de 250 paras du colonel Gavin qui prennent à revers le détachement allemand.

Néanmoins, à l'ouest, près de Gela, Conrath regroupe ses deux KG blindés et les premiers Panzers arrivent en vue des plages, tirant sur les stocks de ravitaillement et les péniches. Le chef de la « HG » envoie un message de victoire et Guzzoni ordonne, comme prévu, de préparer une attaque concentrique contre les Anglais. Mais, autour de Gela, les chefs de la « Big Red One », les généraux Allen et Roosevelt, gardent la tête froide. Allen réplique à un officier paniqué que « nous n'avons pas commencé à nous battre. Ils n'ont pas encore écrasé notre artillerie ». Cette dernière joue en effet un rôle décisif. Des obusiers de 105 mm ouvrent le feu directement sur les Panzers, compensant le silence de l'US Navy, les deux camps étant trop proches. Des GI's à peine débarqués se positionnent calmement avec quatre Sherman qui s'extraient du sable mou. Isolés, les Panzers reculent, subissant alors dans la plaine le tir des croiseurs et destroyers. La « HG » échoue une deuxième fois à chasser les Américains de Gela, au prix de 20 chars selon les défenseurs. Car si le II./Abt. Pz.Rgt. « HG » ne déplore la perte que de quatre engins, les Sherman auraient détruit trois Tiger, du propre aveu du sPz.Abt.504, qui en abandonne deux autres déchenillés !

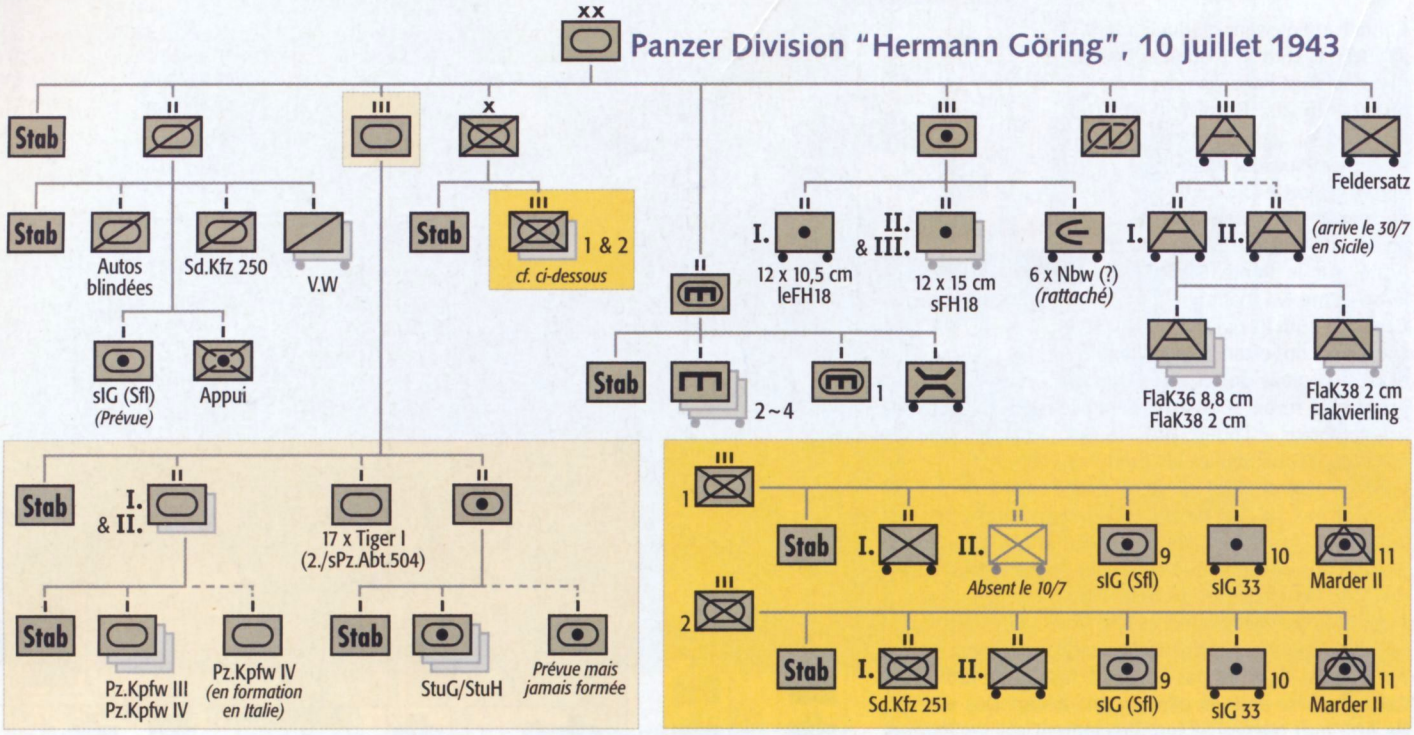
Et le troisième KG ne connaît pas plus de succès. Gavin tente de renouer le contact avec la « Big Red One », quand une colonne de la « HG », avec plusieurs « Tiger », — probablement des PzKpfw III et/ou IV — attaque ses hommes qui progressent difficilement contre les Panzergrenadiere. Dans tous les cas, s'ensuit une page de gloire du 505th PIR sur la « Biazzo Ridge ». Avec le seul soutien

Ci-contre.

Dans le secteur de Vizzini, le 12 juillet, des soldats brtanniques, probablement de la 51st Highland Division, passent devant l'épave fumante d'un Marder II de la 14.Kompanie du Pz.Gre.Rgt.2 « HG ». Des Carrier portant des mitrailleuses Vickers passent à l'arrière-plan. *(DR)*

Ci-dessous.

Il semble que le détachement de propagande de la « HG » ait suivi uniquement le KG Schmalz durant la campagne car les vues de Sturmgeschütze abondent quand celles du reste du Pz.Rgt. « HG » sont beaucoup plus rares… Ce StuG III Ausf. F/8 a probablement été photographié dans la plaine de Catane. *(ECPAD)*



de quelques obusiers de 75 mm, puis de deux canons antichars de 57 mm, les paras et les GI's de la 45th ID revendiquent plusieurs « Tiger » et arrêtent la contre-attaque. Quand arrivent des Sherman, Gavin organise son propre assaut. Les Panzergrenadiere subissent un pilonnage intense, mêlant artillerie terrestre et navale, avant d'abandonner le Ponte Dirillo sous la pression américaine et de décrocher vers le nord.

De son côté, à l'ouest de Syracuse, le KG Schmalz se voit privé d'un bataillon du Pz.Gre.Rgt.115 qui n'a toujours pas achevé sa formation ! Là aussi, l'Oberst Schmalz souffre du manque de coordination et d'information. Il affronte pourtant le 11 les avant-gardes de la 5th Infantry Division. Les StuG allument cinq Sherman du 3rd County of London Yeomanry, les premiers d'une longue série. Le KG ralentit sérieusement les Anglais, y compris les éléments des divisions voisines – 50th ID et 51st Highland Division. Mais le bataillon mécanisé subit de fortes pertes, la division « Napoli » part en morceaux et la tête de pont alliée est assurée. Bref, partout, les contre-attaques de la « HG » se soldent par des échecs. Conrath relève d'ailleurs plusieurs officiers supérieurs de leur commandement. Si des renforts allemands arrivent – dont des paras de la 1.Fallschirm-Division – les meilleures troupes italiennes, plusieurs Gruppi Mobile et divisions d'infanterie, telles la « Napoli » et la « Livorno », s'avèrent hors de combat. Il faut reconstituer une ligne de défense, surtout face à la menace anglo-canadienne.

Mais la bataille pour « l'île italianissime », selon Mussolini, n'est pas finie et les Alliés vont à nouveau trouver la « HG » sur leur chemin.

Ci-dessus et ci-dessous. ***Deux vues d'un StuG III Ausf. F/8 et d'un StuH passent devant un prisonnier anglais dans la plaine de Catane. Les équipages ne semblent pas craindre l'aviation alliée qui emporte cependant la maîtrise des airs après des batailles acharnées contre la Luftwaffe et la Regia Aeronautica. Ces grandes étendues offrent en tout cas un champ de tir idéal !*** *(ECPAD)*

Décrochages

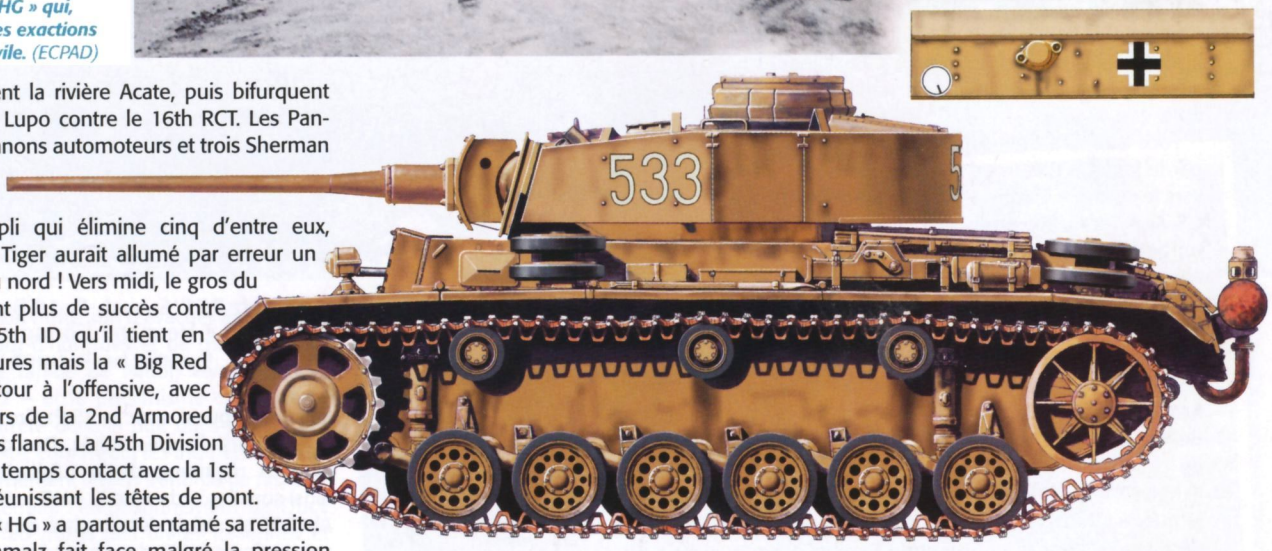
Le 12 juillet 1943, la division de Conrath, pourtant partout sur la défensive, ne manque pas d'esprit offensif.

Dans le secteur américain, la « HG » consolide ses positions mais mène aussi des sorties contre les GI's, jugés, à tort, affaiblis. En milieu de matinée, le Pz.Rgt. « HG » et la 2./sPz.Abt.504 lancent une action commune pour atteindre à nouveau Gela et les plages. Et, là encore, l'assaut est mal coordonné. Les chars du Pz.Rgt. « HG » subissent des bombardements nourris avant de décrocher. Le II./Abt. laisse à cette occasion un PzKpfw III victime de l'artillerie de marine. Ensuite, six Tiger accompagnés de Panzergrenadiere et de quelques véhicules du groupe de

Ci-contre.
Un PzKpfw III « lang » du II./Pz.Rgt. « HG » se déplace loin du front, l'équipage en profitant pour « prendre l'air ». Le 10 juillet, la division compte 32 PzKpkw IV contre 43 PzKpfw III et conserve des engins de ce type jusqu'à la fin de la campagne d'Italie. En Sicile, ce char, dépassé en URSS, fait bonne figure face aux Sherman alliés. *(DR)*

En bas.
Une ambulance Phanomen Granit 25H de la division – on remarque la plaque « WL », pour « Wehrmacht Lutfwaffe » – arbore nettement des croix rouges. Si les belligérants respectent à peu près les lois de la guerre, des crimes de guerre se produisent dans les deux camps. Des fantassins de l'US Army auraient ainsi exécuté des prisonniers de la « HG » qui, de son côté, commet des exactions contre la population civile. *(ECPAD)*

reconnaissance suivent la rivière Acate, puis bifurquent vers l'ouest et Piano Lupo contre le 16th RCT. Les Panzers détruisent des canons automoteurs et trois Sherman mais le feu de l'artillerie les contraints à un calamiteux repli qui élimine cinq d'entre eux, sans compter qu'un Tiger aurait allumé par erreur un PzKpfw IV arrivant du nord ! Vers midi, le gros du Pz.A.A. « HG » obtient plus de succès contre une partie de la 45th ID qu'il tient en respect plusieurs heures mais la « Big Red One » passe à son tour à l'offensive, avec le concours des chars de la 2nd Armored Division, et assure ses flancs. La 45th Division prend dans le même temps contact avec la 1st Canadian Division, réunissant les têtes de pont. Dans l'après-midi, la « HG » a partout entamé sa retraite.



PzKpfw III Ausf. M, 5.Kompanie, II.Abteilung, Panzer-Regiment « Hermann Göring », Sicile, juillet 1943
Illustration Jean Restayn
© H&C 2011

A l'est, le KG Schmalz fait face malgré la pression anglaise et empêche le débouché allié vers la plaine de Catane. Cependant, ses flancs se retrouvent à découvert du fait des déboires italiens. Le KG se trouve bien seul, étalé entre Francofonte et la côte. Dans le port d'Augusta qu'il doit céder à la 5th Division, la Flak lourde et les StuG auraient cependant touché un destroyer anglais ! Néanmoins, Kesselring lui-même informe Schmalz de la situation générale, de l'ordre de repli mais aussi de l'arrivée de la 1.FJ-Division. Au soir, un régiment saute derrière les lignes du KG dont les camions embarquent les paras. Un bataillon vient renforcer la défense de Francofonte, qui relie le KG Schmalz au reste de la « HG » et empêche par là même une dangereuse percée anglo-canadienne. S'il demeure surclassé numériquement, le KG fait chèrement payer chaque mètre de terrain aux Anglais : le 3rd CLY laisse encore six Sherman sous les coups des StuG et des « 88 ». Le 13, toute l'infanterie du KG se situe en première ligne hormis le I.(gep.)/Pz. Gren.Rgt. « HG » 2, en réserve, pendant qu'arrivent d'autres unités de la 1.FJ-Division. Schmalz poursuit son lent recul vers la plaine de Catane tout en s'accrochant à Francofonte.

Dans le camp adverse, Montgomery arrache l'autorisation d'emprunter l'axe routier en théorie dévolu à Patton qui, en théorie cloué sur place, lance une « reconnaissance en force » vers l'ouest de l'île. Or, la résistance du KG Schmalz qui s'appuie sur des villages escarpés, contrarie rapidement l'optimisme de Monty qui espère aisément déboucher vers la plaine de Catane et foncer vers Messine. Les opérations spéciales destinées à capturer des ponts capitaux obtiennent des succès mitigés. Le 14 juillet, un Tiger de la 2.sPz.Abt.504 et les Fallschirmjäger déciment le N° 3 Commando au Ponte dei Malati mais la 50th Division surgit à point nommé pour éviter sa destruction. Surtout, le même jour, le largage calamiteux de la 1st Parachute Brigade sur le pont de Primosole tourne au fiasco. Les paras de la 1.FJ.-Division reçoivent encore le soutien des armes lourdes de la « HG ». Ils chassent les « Red Devils » du pont et, le 15, un assaut frontal de la 50th Division et des Sherman du 3rd CLY se solde par un massacre. Quatre Sherman succombent sous le feu des « 88 » et l'infanterie perd 34 tués. La ligne de défense de la « HG » tient d'autant que Conrath et Schmalz réussissent à rétablir le contact entre leurs deux détachements. A Grammichele, au sud de Caltagirone, à lieu la première rencontre entre une avant-garde de la

1st Canadian Division et une arrière-garde de la « HG ». Deux Panzers succombent en échange de plusieurs véhicules dont au moins un Sherman. Isolé à Francofonte, le gros du bataillon de paras rejoint les lignes allemandes au terme d'une marche rocambolesque.

Face aux GI's, la « HG » résiste, aidée par le fait que Patton ne peut pas pousser vers le nord [4]. A Vizzini, à la limite entre la 7th US Army et la 8th Army, le Pz.AA. « HG » et un bataillon de Panzergrenadiere tiennent en échec la 45th Division et la 51st Highland Division tout au long des 13 et 14 juillet. Ce même jour, un KG contre-attaque d'ailleurs le 179th RCT à l'ouest de Vizzini. Si les antichars américains ne font pas merveille, les GI's détruisent deux PzKpfw IV, l'un à la grenade à fusil et l'autre avec un obus au phosphore d'un mortier de 4, 2 in. qui serait rentré par la trappe ouverte du chef de char ! Le II.Abt./Pz.Rgt. « HG » annonce que deux PzKpfw IV ont été victimes de « canons antichars ». Dans le même temps, le 180th RCT s'empare de l'aérodrome de Biscari malgré l'opposition de la « HG ». Le recul de la division de Conrath permet sinon à la « Big Red One » de poursuivre son avance. Les Allemands combattent toujours aux côtés de quelques unités italiennes, mais les derniers vestiges de la « Livorno » sont éliminés par la 1st US Division.

Le 15, la troupe de Conrath continue son repli, parfois dans un certain désordre qui oblige à abandonner des véhicules en réparation, mais, cette fois, l'ensemble de la division se trouve réuni. La résistance de Vizzini, finalement enlevée par les Highlanders, et de Grammichele, contre les Canadiens, a gagné le temps nécessaire à la constitution d'un front continu pendant que le 30 Corps marque le pas autour de Primosole. Partout, en s'appuyant sur le relief et en transformant les villages siciliens en autant de forteresses, la « HG » tient les Alliés en échec, d'abord le long de la rivière Simeto, en liaison, à l'ouest, avec la 15.Pz.Gre.Div., et toujours avec le concours d'autres unités. Des détachements italiens et deux régiments de la 1.Fallschirm-Division passent ainsi sous les ordres de la « HG ». De son côté, la 2./sPz. Abt.504 se réduit désormais à quatre Tiger… Si elle n'a pas toujours brillé dans ses contre-attaques initiales, la « division blindée parachutiste » se sort brillamment de cette première phase défensive face à des anglo-saxons très supérieurs en nombre. Le seul II./Pz.Rgt. « HG » revendique déjà 53 chars alliés à la date du 15 juillet.

La bataille pour la Sicile prend dès lors un tour beaucoup plus statique.

Sdkfz 251/6 Ausf. C, 10.Batterie, II./Flak-Regiment « Hermann Göring », Sicile, août 1943

Illustration Jean Restayn © H&C 2011

En haut.
Ce Sturmgeschütze Ausf. F/8 semble à la recherche d'une proie. Le III./Pz.Rgt. « HG » se révèle beaucoup plus redoutable pour les chars alliés que le reste du régiment. A la fin de la campagne, il déplore la perte de quatre StuG III et trois StuH mais revendique 56 engins adverses … (ECPAD)

Ci-dessous.
Ce « acht-acht » appartient probablement au Kampfgruppe Schmalz, mais relève-t-il vraiment de la « HG » ? Dans tous les cas, les pièces antiaériennes de la division se montrent redoutables, en particulier contre les Sherman anglais, comme autour du pont de Primosole. Sinon, la défense contre avions divisionnaire revendique pas moins de 40 appareils alliés abattus durant « Husky ». (ECPAD)

Kampfgruppe Schmalz Sicile, 21 juillet 1943

Kommandeur : Oberst Schmalz
- Brigade-Stab z.b.V. – état-major de la brigade de Panzergrenadiere « HG ».
- Pz.Gre.Rgt. 115.
- Pz.Gre.Rgt.382 – également de la 15.Pz.Gre.Div.
- III.(StuG)/Pz.Rgt. « HG »
- III./Pz.Art.Rgt. « HG » - 12 obusiers de 15 cm sFH 18.
- Schachtleben Battalion - ? Est-ce une unité ad-hoc ?
- Fallschirmjäger-Regiment.4
- Catania Flak Gruppe – 2 batteries.
- Festung Battalion.904 – bataillon de « forteresse ».
- I/Flak-Regiment « HG ».

Une guerre de position sous le soleil

A partir de la mi-juillet, la « HG », suivant les ordres du XIV.Panzerkorps du général Hube, passe sur la défensive.

La puissance alliée et la déliquescence de certaines unités italiennes convainquent Kesselring et ses supérieurs que l'île « italianissime » ne peut être conservée. Aussi, il faut mener une action retardatrice, pour faire payer cher aux Alliés chaque mètre de terrain, la topographie sicilienne offrant, comme déjà souligné, maints avantages aux défenseurs. Parallèlement, avec le concours de quelques autres renforts de la 29.Pz.Gre.Div., l'Axe compte

4. La « reconnaissance en force » vers l'ouest de Patton assure la conquête rapide de la région de Palerme.

négocier un repli en bon ordre afin d'évacuer au moment opportun un maximum d'hommes et de matériels vers le continent. L'avance rapide de Patton vers l'ouest et Palerme – prise le 22 – et le pessimisme croissant de Mussolini, d'ailleurs arrêté dans la nuit du 24 juillet par le Grand Conseil fasciste, confirment les inquiétudes allemandes [5]. Si le gouvernement italien s'efforce de rassurer son « allié », sur le terrain, l'emprisonnement du Duce porte un autre coup au moral des unités italiennes et accroît la méfiance des « tedeschi ». La subordination du XIV.Pz.Kp à la 6a Armata de Guzzoni devient d'ailleurs de plus en plus symbolique. Dans l'immédiat, la « HG » garde son secteur de la « ligne de l'Etna ».

La tactique de la défense repose dès lors d'abord sur l'emploi de l'infanterie appuyée sur de nombreuses fortifications de campagne. Les Panzers servent d'abord comme artillerie antichar mobile ou force de contre-attaque pour résorber toute brèche. Les StuG du III./Abt. Pz.Rgt. « HG » multiplient de tels succès aux côtés des paras dans la plaine de Catane et, dès le 18 juillet, les chars de la « HG » se voient répartis entre plusieurs KG. Si la résistance allemande est acharnée et la progression

5. L'autre événement qui pousse les hiérarques fascistes à faire arrêter le Duce est le premier bombardement allié sur Rome.

Ci-dessus.

Ces clichés nous montrent des épaves d'une Troop du 5th Reconnaissance Regiment de la 5th Division qui, au matin du 14 juillet, tombe dans une embuscade, probablement tendue par des paras de la 1.FJ-Division, sur la rivière Simeto. La plupart des blindés sont détruits et 15 soldats tués ou faits prisonniers. Les véhicules sont des engins typiques de la campagne d'Afrique du Nord, des autos blindées sud-africaines Marmon-Herrington, ici réarmées avec un canon italien de 47 mm. Le 5th Recce Regiment devait recevoir des Humber Mk III plus modernes mais doit se contenter des vieilles « Monkey-Harry » durant « Husky ». *(ECPAD)*

PzKpfw IV Ausf. H, 7.Kompanie, II./Abteilung, Panzer-Regiment « Hermann Göring », Sicile, juillet 1943

Illustration Jean Restayn © H&C 2011

Ci-dessus et ci-dessous.
Un StuG bien camouflé attend en embuscade dans une ville sicilienne, peut-être dans la deuxième phase défensive de la campagne alors qu'un petit Sdkfz 250/6 vient le ravitailler en munitions. L'insigne à l'arrière de la remorque indique la 10.Kompanie du Panzer-Regiment. Un obus est en train de transiter d'un véhicule à l'autre. *(ECPAD)*

de la 8th Army de Montgomery difficile, la supériorité matérielle anglo-canadienne, en particulier en artillerie, inflige de lourdes pertes aux Allemands [6]. Le 21, seuls 66 Panzers – 46 PzKpfw III et IV, trois Tiger et 17 StuG – demeurent opérationnels, plus 18 en réparation. Des Panzerschützen du II./Abt., faute de chars, se convertissent en fantassins déployés devant Gerbini ! Le moral reste cependant bon et la division acquiert un réel esprit de corps. Le 21, elle encadre maintenant pas moins de cinq Kampfgruppen, plus une réserve autour du I./Pz.Rgt. « HG » et du gros du FJ-Rgt.3. L'Oberst Schmalz conserve évidemment son commandement opérationnel mais sa troupe a beaucoup évolué…[7] Plus de la moitié des unités sous les ordres de Conrath n'appartiennent pas à la « HG », mais à d'autres corps de troupe de la Heer et de la Luftwaffe, ce qui démontre la souplesse tactique de l'organisation allemande. Cette situation résulte aussi, évidemment, de l'importance des pertes subies par une « HG », toujours incomplète. Le 1er août, il manque 20 %

6. F. Kurowski, dans son histoire de la « HG », note la présence de plusieurs unités italiennes d'artillerie aux côtés de la division.
7. Cf le tableau en encart.

PzKpfw VI Ausf. E Tiger, 2.Kompanie, schwerePanzer-Abteilung.504, Sicile, juillet 1943

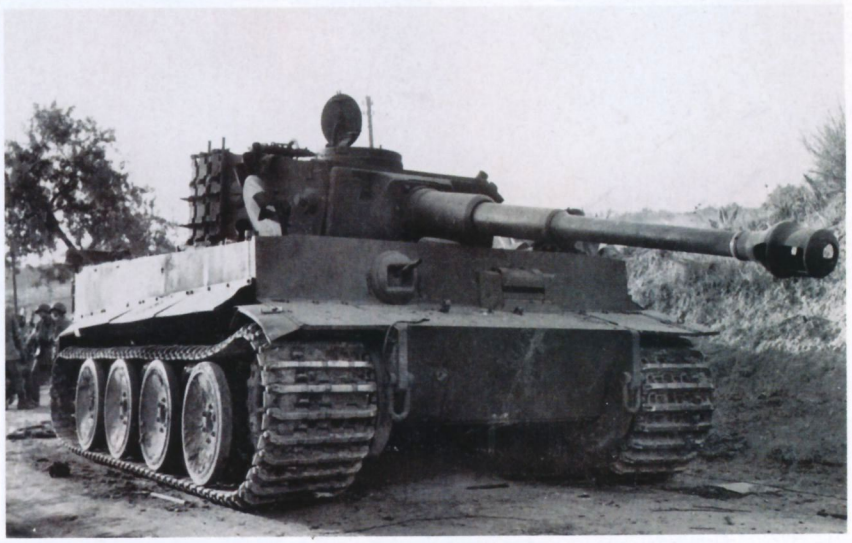
Illustration Jean Restayn © H&C 2011

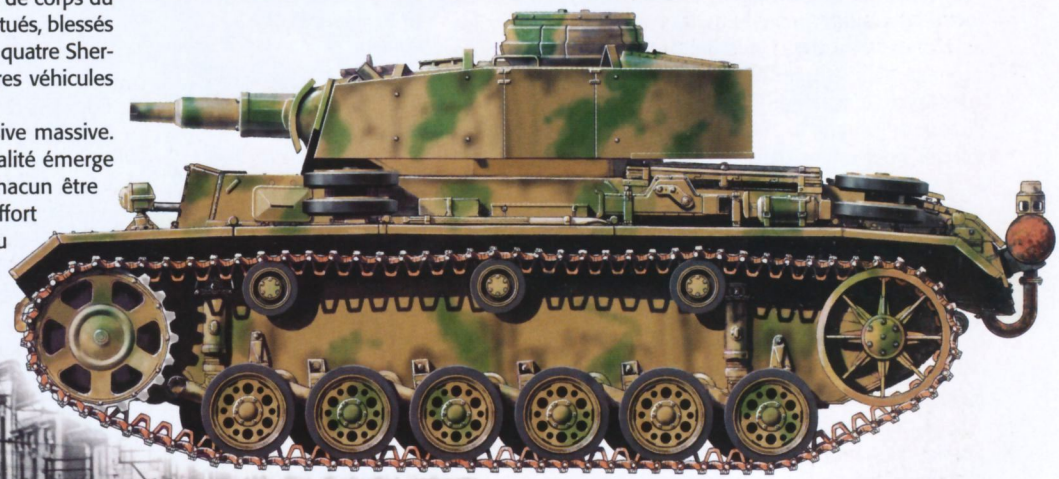
des effectifs théoriques malgré l'arrivée du gros du régiment de FlaK.

Pourtant, les soldats alliés n'ont pas la partie facile. Il faut attendre la fin du mois de juillet pour qu'ils puissent attaquer en force la « ligne de l'Etna ». Une série de batailles acharnées se déroulent autour de quelques villages devenus célèbres aux Etats-Unis, au Royaume-Uni ou au Canada. Le KG Schmalz défend ainsi Gerbini, sur la Simeto, où passe une route majeure au débouché de la plaine de Catane. Le 20, le 1st Black Watch de la 51st Highland Division se voit sèchement repoussé. Le lendemain, le 7th Argylls and Sutherland Highlanders monte à l'assaut derrière un barrage roulant de quatre régiments d'artillerie et avec le soutien de deux escadrons de Sherman. L'avance nocturne se heurte à une résistance acharnée mais entame les défenses et « *aux premières lueurs du jour, le rythme ralentit. Le 46 RTR (Royal Tank Regiment, Régiment de Sherman) regroupé dans un bois engagea des chars ennemis. Plus tard dans la matinée, la bataille recommença. Deux compagnies du Black Watch furent envoyées en renfort. Des contre-attaques successives réduisirent progressivement la force du bataillon. Avec seulement quatre officiers valides et le bataillon quasiment encerclé et attaqué par des chars ennemis après que les nôtres aient été repliés, le seul B Squadron avait eu 27 pertes et laissé cinq chars, le bataillon reçut l'ordre de retourner à la ligne de départ sur le fossé antichar* »[8]. Ce témoignage du Captain Cameron, du 7th Argylls, lui-même blessé, permet de mieux comprendre pourquoi Gerbini fut considéré comme un « échec tactique » par les Anglais eux-mêmes. Le chef de corps du 7th Argylls est tué et 177 de ses subordonnés tués, blessés ou disparus ! Le II./Pz.Abt. « HG » revendique quatre Sherman, deux « autos blindées » – ? – et d'autres véhicules lors des contre-attaques.

Le 31 juillet, les Alliés lancent une offensive massive. Au-delà des nécessités stratégiques, une rivalité émerge entre Patton et Montgomery qui veulent chacun être le premier à Messine. Pour la 8th Army, l'effort principal se déroule à gauche, sous l'égide du

8. Traduction personnelle d'une citation tirée de DELAFORCE P., *Monty's Highlanders*, Tom Donovan, 1997, p. 109.





PzKpfw III Ausf. N, Stabs-Kompanie (?), Panzer-Regiment « Hermann Göring », Italie, septembre 1943

Illustration Jean Restayn © H&C 2011

Ci-dessus.

La mort du Tigre … Il s'agit d'un des nombreux Tiger I de la 2/sPz.Abt.504 perdus en Sicile. Si plusieurs succombent au combat, la plupart sont victimes de pannes. Dès le soir du 12 juillet, seuls six sont opérationnels, sur les 17 que comptait la compagnie le 10. Ces engins puissants se révèlent décevants durant « Husky », sur un terrain qui ne leur est pas favorable et sans engin de dépannage approprié. *(DR)*

Ci-contre.

Des StuG traversent une petite ville sicilienne, où leur fracas doit probablement effrayer le petit cheval à l'arrière-plan. L'île retrouve la paix avec la fin de « Husky » mais pour la « HG », la guerre ne fait que commencer. *(ECPAD)*

30 Corps dans l'espoir de déborder les défenseurs plus proches de la côte. Mais il faut à nouveau emporter des villages ou petites villes devenues autant de « forteresses », tel Regabulto, gardée par les paras du FJ-Rgt.3 soutenus par l'artillerie et les chars de la « HG ». Le 2 août, ils ne cèdent qu'un champ de ruines aux Canadiens de la 1st Division et aux Anglais de la 231st Brigade. Par deux fois, les deux jours précédents, les Panzers repoussent les assaillants, revendiquant, entre autres, dix Sherman en échange d'un PzKpfw IV. Les Fallschirmjäger défendent avec autant d'acharnement Centuripe où les Irlandais de la 38th Brigade de la 78th Division doivent escalader les falaises pour entrer dans le village ! Cette remarquable performance n'empêche cependant pas le recul en bon ordre de la « HG ».

A partir du 2 août, elle abandonne la ligne de défense conservée trois semaines pour de nouvelles positions plus au nord.

Ci-dessus et page ci-contre. ***Les deux Sturmgeschütze, ayant tous deux le garde-boue avant droit bien abîmé – ! – poursuivent leur route. On remarque à nouveau un camouflage plus élaboré que sur certaines vues précédentes. La supériorité alliée en artillerie et en aviation oblige à prendre plus de précautions.*** *(ECPAD)*

Adieu Sicile

La « HG » se trouve maintenant quasiment sur les pentes de l'Etna et ses arrière-gardes tiennent les Alliés en respect.

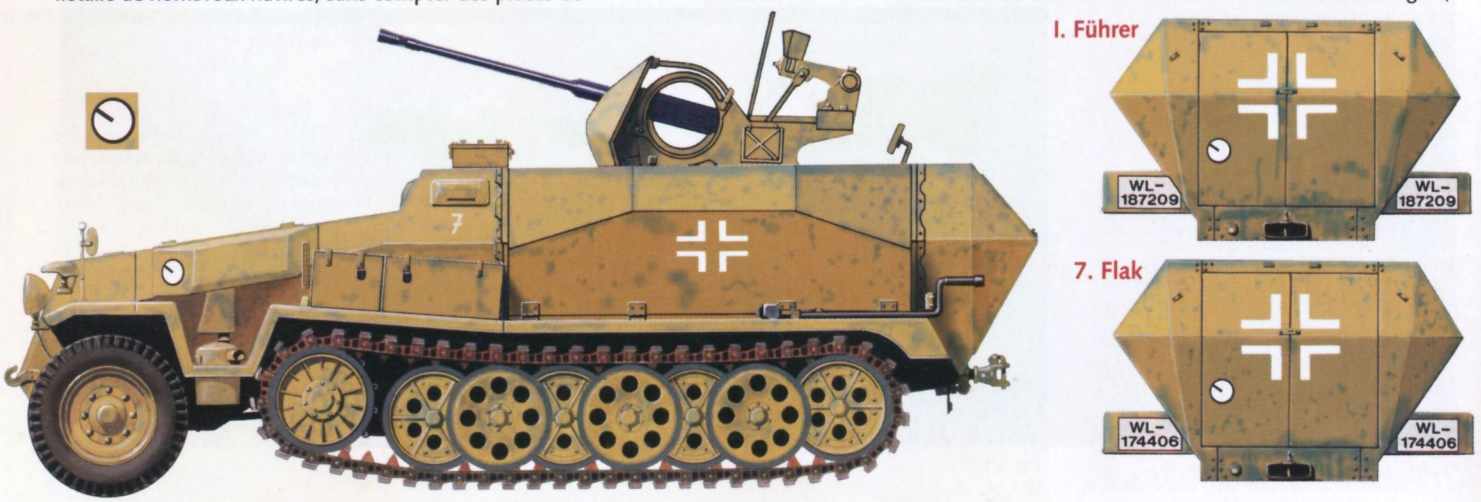
Mais, au vu de la pression adverse, le 8, Kesselring ordonne, de sa propre initiative, au général Hube de préparer l'évacuation de l'île. Le détroit de Messine accueille une flottille de nombreux navires, sans compter des pièces de défense côtière et une forte DCA germano-italienne pour tenir en respect l'aviation et la marine alliées. La 15.Pz. Gre.Div. doit partir la première, suivie par la « HG » puis la 29.Pz.Gre.Div. En fait, la diversité des KG fait que des unités de la « HG » vont fuir au dernier moment. Le XIV. Pz.Kps entame alors une série de décrochages vers des lignes successives de plus en plus courtes pour permettre le retrait des unités qui doivent gagner le continent. Destructions de routes, mines et obstacles divers contribuent à faciliter ces mouvements de repli. La « HG » livre à nouveau de multiples accrochages et gagne toujours le temps nécessaire à l'échappée des troupes de l'Axe. Elle reçoit même le concours d'un détachement d'Arditi, des forces spéciales italiennes opérant avec des camionnettes armées. L'opération « Lehrgang », qui débute en fait dès le début du mois par le départ des premiers services non indispensables, commence officiellement le 10.

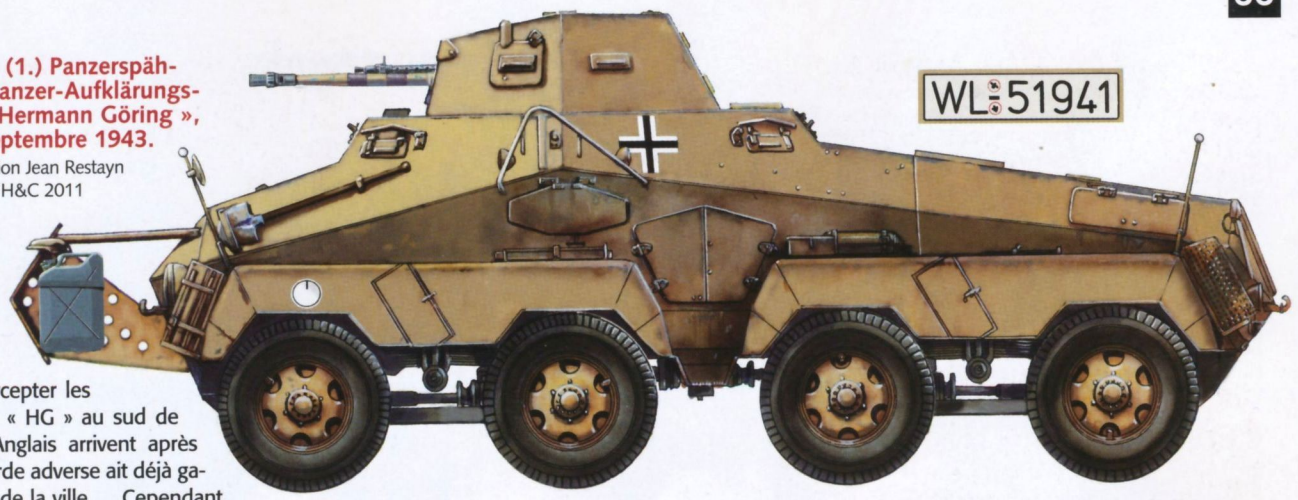
Les combats baissent d'intensité mais le gros de la « HG » sert toujours en première ligne. Les Allemands gardent un œil sur les littoraux, la supériorité navale et aérienne alliée faisant craindre des opérations amphibies pour contrecarrer leur repli. Le 7, une action américaine limitée – un bataillon – a lieu sur la côte nord, suivie par une autre, toutes sans grandes conséquences. Le 16, la 8th Army fait de même avec le n°2 Commando qui, fortement renforcé avec des Sherman et de l'artillerie légère,

Sdkfz 251/1 2 cm Flak 38 auf SPW, 10.Batterie, II./ Flak-Regiment « Hermann Göring », Sicile, juillet 1943 (sous réserves)

Illustration Jean Restayn

© H&C 2011





Sdkfz 231, (1.) Panzerspäh-Kompanie, Panzer-Aufklärungs-Abteilung « Hermann Göring », Italie, septembre 1943.
Illustration Jean Restayn
© H&C 2011

cherche à intercepter les colonnes de la « HG » au sud de Messine. Les Anglais arrivent après que l'arrière-garde adverse ait déjà gagné les lisières de la ville … Cependant, la « HG » est très affaiblie, certains matériels étant en plus, du fait des mauvaises routes et des combats, en mauvais état. Le 13, deux PzKpfw III en panne doivent ainsi être sabordés. La division commence sa traversée le jour même, les derniers éléments passant le 17. Le XIV. Pz.Kps a réussi à fuir. Le même jour, des éléments de la 3rd US Infantry Division entrent dans Messine, peu de temps avant les premiers commandos britanniques. 38 jours après le début de « Husky », Patton a gagné sa course …

Stratégiquement, la campagne se solde par un succès allié malgré la piètre performance de certaines troupes et de certains généraux. L'Italie fasciste est au bord de l'effondrement et le contrôle de la Méditerranée occidentale quasi-assuré. Cependant, le succès de « Lehrgang » est total, ni l'aviation, ni la marine alliées n'ayant réussi à perturber son déroulement. Hube sauve 40 000 Allemands – dont plus d'un tiers de blessés – et près de 10 000 véhicules dont 51 chars. Les divisions évacuées sont décimées mais toujours opérationnelles, hélas ! C'est le cas de la « HG ». La division de Conrath a finalement passé avec succès l'épreuve du feu pour devenir une formation d'élite et un des adversaires les plus redoutables des Alliés en Italie. Elle laisse au moins 60 PzKpfw III, IV et StuG mais conserve sa cohésion et peut enfin souffler [9]. En effet, envoyée dans la région de Tarente, tant pour se reconstituer que pour garder un œil sur les littoraux et « l'allié » italien, elle rejoint ensuite le secteur de Naples. Sa structure évolue pour la rendre plus efficace mais les armements et les personnels promis se font attendre, aucun matériel blindé neuf n'arrivant avant novembre – ! – et des détachements supplémentaires demeurent sous ses ordres. Elle incorpose ainsi le Festung-Battalion.904. Enfin, le 9 septembre, quand les Alliés débarquent dans le golfe de Salerne, ils retrouvent face à eux la « Hermann Göring », certes affaiblie, mais combative. ■

9. Un seul des 17 Tiger de la 2./sPzAbt.504 traverse le détroit de Messine pour tomber définitivement en panne en Italie …

Bibliographie (principaux ouvrages utilisés) :

- GARLAND A. & SMYTH H. M., *Sicily and the surrender of Italy, US Army in WWII*, Center of Military History, Edition de 1993.
- JENTZ T.L., *Panzertruppen, Tome 2, 1943-1945*, Schiffer, 1996.
- KUROWSKI F., *The history of the Fallschirm Panzerkorps « Hermann Göring »*, J.J. Fedorowicz, 1995.
- MARGRY K., *« The invasion of Sicily »* in *After the Battle*, n°77, After the Battle, 1992.
- NEVENKIN K., *Fire brigades, the Panzer-Divisionen, 1943-1945*, J.J. Fedorowicz, 2010.
- VERWICHT A., *La Panzer-Division « Hermann Göring »*, Panzer Voran !, Hors-Série n°3, 2003.

La tête de l'impressionnant convoi de plus de 200 véhicules au départ de Celles le samedi avec les quatre Pacific précédés de deux Diamond M20.

Celles 2011

Un spécial « tractor and semi-trailer »

Depuis maintenant sept ans, la 101 AB 326 E de Ciney (Belgique) organise son rassemblement annuel le week-end de l'Ascension. Elle se positionne comme le club belge leader en matière de véhicules lourds. C'est donc tout naturellement que la manifestation s'est déroulée cette année du 2 au 5 juin et a rassemblé de plus en plus de passionnés d'engins imposants même si ces dates correspondaient aux cérémonies du débarquement de Normandie.

Par Patrick SARRAZIN

Cette 7e édition, placée cette année sous le thème des « tractors and semi-trailers » fut une nouvelle fois un succès de foule avec pas moins de 700 collectionneurs et plus de 300 véhicules inscrits. La manifestation de la 101 AB 3265ENG qui est devenue le rendez-vous incontournable des propriétaires de matériels lourds et légers qui s'y rencontrent, échangent leurs impressions, leurs pièces et les bonnes adresses. C'était encore un pari réussi, puisqu'on pouvait admirer quelques-unes des plus belles restaurations circulant actuellement dans le monde de la collection avec du jamais vu en Belgique ou en Europe, à part à Beltring l'année dernière, avec cet impressionnant ensemble de quatre tracteurs Pacific M-26, trois venus de France et un d'Angleterre. On trouvait donc ceux de Wilfried Rouhalde de Clermont-Ferrand, d'Alexis Guillaume d'Ardenne 44, de l'UNIVEM Paris et de Copeman venus d'Angleterre. Ces monstres imposants ont fait l'admiration du nombreux public mais également des collectionneurs épatés par leur masse. Etaient aussi présents, pour compléter un plateau remarquable représentant le thème, cinq tracteurs Autocar 7144, un tracteur Federal M 513, un Fédéral, un tracteur International M 426 et plus rare, même s'ils passaient un peu inaperçus, à côté des gros monstres présents, deux tracteurs Chevrolet 1 ½ ton G 7113. Deux autres tracteurs impressionnants et rares, le tracteur dépanneur Federal 606 D de Philippe Jowyk et le tracteur de semi-remorque Federal E1, de Philippe Lomba. Il ne faut pas négliger la présence des deux Diamond M20, du DUKW de Jérémy Stoquart et les innombrables GMC, Dodge, Jeep, moto, etc. présents tout au long du week-end.

Un programme chargé s'offrait aux participants dans le cadre exceptionnel de cette région wallonne. Dès le mercredi, les premiers participants prenaient possession du camp. Si le jeudi était réservé à l'installation des participants, le vendredi, la journée permettait aux participants avec une balade à la carte de découvrir ou de redécouvrir la région et ses produits artisanaux avant la soirée « Années 40 » avec les incontournables « The New Star Sisters ». Le samedi, dès 11 h, l'impressionnant convoi prenait la route pour un circuit de 80 km avant de revenir sur Celles en fin d'après-midi pour le traditionnel défilé qui, cette année, prit la direction du centre du village avec ses ruelles étroites où les conducteurs d'engins lourds firent preuves de dextérité pour les manœuvrer. La soirée avec la représentation d'Elvis junior clôtura cette journée bien chargée. Le dimanche, la traditionnelle reconstitution de l'attaque du village avait lieu. Malheureusement, celle-ci a été quelque peu perturbée par une météo capricieuse mais la qualité ne fut pas non plus négligeable.

Ces quatre jours se passèrent dans une ambiance festive dont la 101 AB 326 ENG est devenue « la spécialiste ». L'organisation est sans faille et maintenant bien rodée. Les organisateurs tiennent à remercier et à féliciter tous ceux qui ont participé et qui ont organisé cette édition avec succès. Pour les amateurs, le rendez-vous est d'ores et déjà fixé pour 2012 avec un nouveau thème à découvrir prochainement. ■

Ci-dessus.
Un bel exemple de restauration pour ce tracteur Autocar 7144 d'Yvan Piette du BMVT.

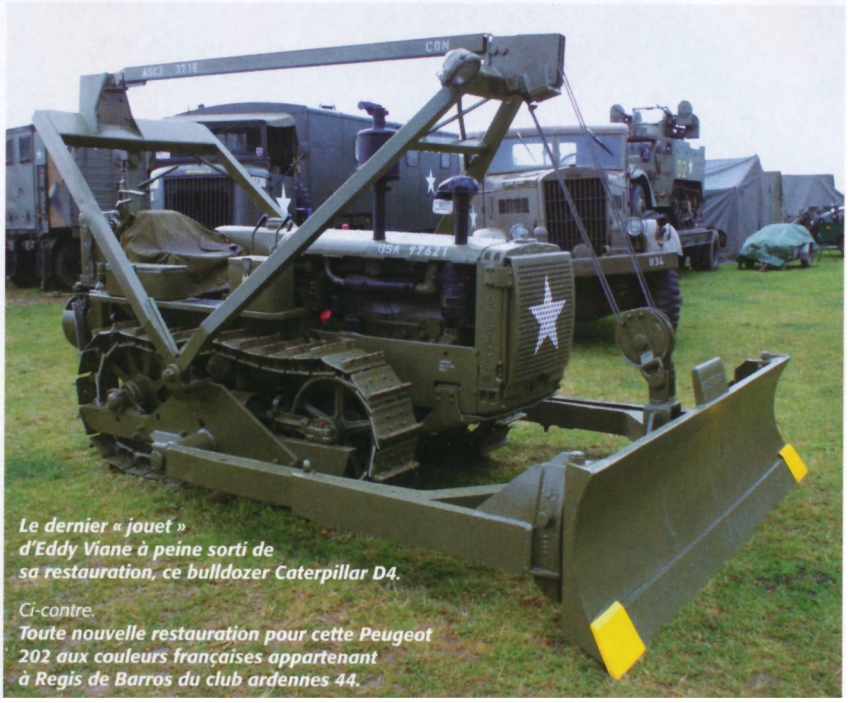
Ci-dessous.
Un rare GMC citerne essence en parfait état appartient à Bernard Soum de Dom le Mesnil.

Ci-dessus.
Thomas Shouten avait revêtu une tenue britannique tout au long du week-end pour chevaucher sa Matchless G3L.

Ci-dessous.
Le tracteur Federal 606 D de Philippe Jowyk.

Ci-dessus.
Une impressionnante qualité de restauration pour cet ensemble side-car avec sa remorque de Bruno Leclercq de la 101 AB 326ENG.

Ci-dessus à droite.
Lors de la reconstitution du dimanche sur la place de l'église, cet OT810 de M. Jottard de la 101Ab 326ENG soutient l'infanterie allemande.



Le dernier « jouet » d'Eddy Viane à peine sorti de sa restauration, ce bulldozer Caterpillar D4.

Ci-contre.
Toute nouvelle restauration pour cette Peugeot 202 aux couleurs françaises appartenant à Regis de Barros du club ardennes 44.

Le Federal de Philippe Lomba président de la 101st attelé à un plateau chargé d'un half-track M16.

Ci-dessus.
Un bel exemple de restauration pour ce Pacific appartenant à monsieur Copeman qui avait fait le déplacement de Grande-Bretagne.

Ci-contre.
Autre tracteur présent, l'International d'André Witmeur président du BMVT.

le tracteur 7144 de William Witmeur.

Le scout-car et un affût Maxon appartenant à David Raspillair.

Le Skoda LT vz.35

2e partie Une saga tchécoslovaque

Après avoir abordé les aspects techniques de ce char, c'est sa carrière opérationnelle dont nous traitons dans ce second volet. Elle fut riche car il opéra au sein de quatre armées pendant la guerre : slovaque, allemande, roumaine et bulgare. Les milliers de kilomètres qu'il parcourut le menèrent des plaines de France jusqu'aux steppes russes des boucles du Don.

Par Alexandre THERS

Avant de s'illustrer sous d'autres cieux, il participe aux opérations dans le climat troublé de guerre civile qui règne en Tchécoslovaquie avant son démembrement. Au début de 1938, la situation dans la zone frontalière des Sudètes est explosive : en liaison avec les nazis du Reich, le parti allemand des Sudètes réclame la complète autonomie des régions germaniques de Tchécoslovaquie.

Tchécoslovaquie : les chars matent l'insurrection

Pour parvenir à ses fins, il a recours à la force et met sur pied des formations paramilitaires. La Gendarmerie tchécoslovaque est déployée pour les contrer et maintenir la paix. Elle doit également prévenir les sabotages et les actes de provocation. Rapidement, l'armée intervient. Si les troupes envoyées consistent principalement en de l'infanterie et des troupes montées, la décision est prise d'engager également des blindés. On compte sur eux comme élément psychologique dissuasif et pour revigorer la troupe. Cependant, la situation se dégrade tellement que le Ministère de la Défense ordonne la formation d'unités blindées à disposition le 25 juillet 1938. En tout, 41 unités de ce type sont formées. Elles sont dotées de trois pelotons de tankettes, six pelotons de chars légers, huit pelotons d'automitrailleuses et quatre pelotons de motocyclistes. Ces unités sont stationnées tout au long de la frontière, de façon à pouvoir intervenir avec célérité. A la fin d'août 1938, 29 nouveaux groupes à disposition sont créés, chacun soutenu par une automitrailleuse. Ce sont ces unités qui matent l'insurrection des nazis des Sudètes. Paradoxalement, elles affaiblissent de façon importante les divisions mécanisées dont elles ont été extraites. Dans la nuit du 12 septembre 1938, les Allemands des Sudètes organisent des marches et diverses manifestations pour soutenir leur revendication, l'annexion et le rattachement pur et simple des Sudètes au Reich. Le 13 septembre, la loi martiale est instaurée dans 11 départements frontaliers, mais la police et l'armée ne peuvent rétablir l'ordre que partiellement. L'armée donne l'ordre aux brigades mécanisées des divisions blindées d'aller dans les secteurs menacés. Leurs puissantes unités d'infanterie mécanisée, appuyées par de l'artillerie et des chars, rétablissent rapidement l'ordre. Le 23 septembre 1938, la menace d'une intervention de la Wehrmacht pousse la Tchécoslovaquie à mobiliser toute son armée. Les divisions mécanisées ont plusieurs de leurs unités dans les zones frontalières : il ne reste plus aux 1re et 2e divisions mécanisées qu'une quarantaine de chars chacune. Quant à la 3e, elle n'en a plus que 16, et la 4e, 76. Un régiment blindé (40 chars) est maintenu en réserve de quartier général. Les chars restants sont soit dans les unités à disposition, dans les zones frontalières, soit dans les usines pour maintenance. Ainsi, au cours de la mobilisation, l'armée a seulement 16 compagnies de LT vz.35 de disponibles. Dans la période du 12 septembre au 4 octobre 1938, on recense 69 accrochages de blindés (automitrailleuses, tankettes et chars légers) avec les corps-francs allemands. Les LT vz.35 sont généralement utilisés par peloton de trois. Les premières escarmouches auxquelles les unités blindées participent ont lieu dans la nuit du 12 septembre à Strikych Lázni et Jáchymov. De durs combats ont lieu dans le secteur de Cheb le 22 septembre. Toute une brigade motorisée contre-attaque des corps-francs en provenance d'Allemagne. Les chars, en coopération avec l'infanterie, débusquent les insurgés. On rapporte de violents combats à Kraslice et dans le secteur de Varnsdorf le 15 septembre. Mais les chars sont également engagés dans le sud de la Bohème, et prennent part aux combats de Cesky Krumlov le 2 octobre. Partout, ils fournissent un appui inestimable aux forces de Police et de l'armée, en détruisant ou se frayant des brèches dans les barricades et en neutralisant les nids de mitrailleuses des insurgés. Ceux-ci sont handicapés par le manque d'armes antichars et de grenades. La bonne tenue des chars est alors unanimement vantée par les équipages et par le commandement de l'armée.

Ci-dessous.
Des LT vz.35 roumains flambants neufs photographiés en 1940. *(DR)*

Sus aux Hongrois !

A la suite des accords de Munich et à la cession des zones frontalières à l'Allemagne, la plupart des

Ci-dessus.
Un autre LT vz.35 roumain. Au vu de l'état de ses garde-boues, il a déjà une carrière opérationnelle non négligeable derrière lui. *(Coll. C. Craciunoiu)*

unités rejoignent leurs garnisons. Elles n'y restent pas longtemps puisque, en octobre 1938, il est nécessaire de renforcer les unités de Slovaquie et de Ruthénie Transcarpatique pour les protéger de nouveaux agresseurs : les Hongrois, qui veulent profiter de la décomposition du pays pour exercer par la force leurs revendications territoriales. La 3e division mécanisée est renforcée par un bataillon de chars légers Lt-2 et la 2e division mécanisée par deux compagnies antichars. Dans la seconde moitié d'octobre, un bataillon additionnel de chars légers Lt-3 est ajouté, montant le total des bataillons de chars de la division à sept. Les chars sont uniquement utilisés dans le secteur de Feledinec où, avec le concours de l'infanterie, ils repoussent un bataillon hongrois. Le reste de la division ne participe à aucun combat. La situation est différente en Ruthénie Transcarpatique : les combats y font rage en octobre et novembre 1938. Les Hongrois envoient des groupes (de l'effectif du peloton au bataillon) chargés d'opérations commando à Szabadcsapatok. Ce secteur étant à l'origine considéré comme sûr, les unités disposées là n'ont que peu de blindés. Trois divisions du 6e corps y sont envoyées en renfort avec quelques unités blindées. Le premier combat a lieu le 10 octobre, lorsqu'une unité d'infanterie, soutenue par deux tankettes, encercle et liquide un commando hongrois. Dans la seconde moitié d'octobre, deux bataillons d'infanterie, soutenus par un peloton de tankettes et de chars légers, isole un bataillon hongrois dans les bois près de Salánek. Les blindés pénètrent dans les denses sous-bois à la grande surprise des Hongrois qui sont battus après un dur combat. Plus de 300 d'entre eux sont faits prisonniers. Les succès remportés par les blindés et le grand danger d'une invasion totale du pays par les troupes du régent Horthy conduisent au transfert d'une compagnie de chars à Mukadevo et Uzhorod. La compagnie combat une nuit à Kosiná. Elle doit l'évacuer avec les autres unités suite à l'arbitrage de Vienne du 2 novembre 1938. Au cours de la retraite de la Slovaquie du Sud, les chars protègent les unités d'infanterie contre des attaques.

Mars 1939, en Tchécoslovaquie, les Allemands capturent 244 LT vz.35 et doublent ainsi le nombre de leurs chars moyens

Contre les Polonais

Les unités blindées combattent également contre les Polonais en novembre 1938. Ces derniers essaient de provoquer des incidents de frontière, et envoient de petits groupes de commandos à la frontière Nord de la Ruthénie. A la fin novembre, les Polonais franchissent la frontière dans le secteur de Cadca, mais sont repoussés. La 3e division mécanisée de Turciansky sv. Martin, en alerte, n'intervient pas. En novembre, l'armée envoie d'autres renforts, trois bataillons d'infanterie motorisée et un bataillon blindé combiné avec deux compagnies de LT vz.35, plus une compagnie d'automitrailleuses. Ils renforcent les positions de la 12e DI dans la zone frontalière. Au cours du dur hiver de 1938-39, le gel rend les LT vz.35 extrêmement difficiles à démarrer. L'huile des moteurs durcit et la vapeur d'eau du système pneumatique gèle. De plus, il n'y a pas d'antigel. Les chars doivent être vidangés la nuit et il faut plusieurs heures pour les démarrer. Le 15 février 1939, les unités défendant la frontière sont rappelées. La 12e DI est supposée rendre tous ses éléments blindés, mais elle conserve une compagnie de LT vz.35 à Michalovce et une compagnie combinée de LT vz.35 et d'automitrailleuses à Chust et Sevljul.

Toutes ces unités participent aux rudes combats qui ont lieu du 14 au 17 mars 1939 : les Hongrois tentent de contraindre la 12e DI à la reddition, mais sont repoussés. Leur nouvelle attaque a pour objectif la vallée de l'Uhu. Les LT vz.35 de Michalovce entrent en action et contre-attaquent victorieusement. C'est le 14 mars qu'arrivent à Sevljul les deux LT vz.35 envoyés en démonstration en Union soviétique, avec leurs mécaniciens. Les officiers les confisquent, y montent des mitrailleuses et les incorporent au sein de leurs compagnies. Les mécaniciens de Skoda demandent à êtres engagés avec eux en tant que conducteurs. Les deux chars sont jetés dans une contre-attaque, mais l'un d'entre eux, touché par un obus antichar, est capturé par les Hongrois. Ceux-ci en capturent un autre le 24 mars sur la toute nouvelle armée slovaque. Ces deux chars font suffisamment bonne impression pour que les Hongrois demandent à Skoda de les réparer ! Skoda demande 645 000 Couronnes. La société est alors en tractation pour vendre aux Hongrois la licence de production du char T-21 Turan. La négociation achevée, elle accepte de remettre les LT vz.35 en état gratuitement. Les Hongrois les utiliseront pour des tâches d'entraînement jusqu'à la fin de 1943.

Au cours des batailles défensives, les unités blindées sont parvenues à retenir les bataillons hongrois, permettant ainsi aux autres unités de l'armée tchécoslovaque de retraiter en Slovaquie. Les forces combattant à l'Est du front à Chust et Serljub doivent trouver refuge en Roumanie. Elles y entrent en bon ordre le 16 mars. Ce groupe n'a que des automitrailleuses, mais les éléments du 2e régiment blindé qui se rendent à l'armée slovaque le 18 mars ont neuf LT vz.35. Elle est la dernière des unités blindées tchécoslovaques à se rendre. Les autres l'ont fait le 15 mars, suite à l'occupation des provinces tchèques par l'Allemagne et à la formation du Protectorat de Bohème & Moravie. Suite à cette occupation, les Allemands capturent 244 LT vz.35. L'état slovaque en obtient 52, et la Hongrie les deux derniers des 298 fabriqués.

Au sein des Panzer Divisionen

Le 15 mars 1939, dans la matinée, les Allemands se présentent à la caserne de Milovice pour mettre la main sur le parc blindé qui y a été rassemblé. Les LT vz.35 sont préparés pour leur envoi en Allemagne le mois suivant. En tout, 244 chars de ce modèle sont confisqués, ce qui représente un gros apport pour le parc blindé de la Heer. Le nombre de ces chars est – grosso modo – comparable à l'effectif des PzKpfw III (230 exemplaires au sein des forces armées du Reich en avril 1939). Ainsi, le nombre de leurs chars « moyens » double.

Bien qu'ils aient accepté d'intégrer les LT vz.35 dans leurs propres forces sous l'appellation de PzKpfw 35(t), les Allemands ne relancent pas sa fabrication. La direction à commande pneumatique est, à leurs yeux, trop complexe. Si plusieurs de ces chars sont envoyés au centre d'évaluation de Kummersdorf, la plupart d'entre eux sont envoyés au Panzer Regiment 11 à Paderborn et au Panzer Abteilung 65 à Sennelagen. Pour être adaptés aux critères allemands, les chars sont peints en gris foncé, et sont dotés d'une radio phonique UKW Fu 5, d'un interphone, d'un phare Notek et de feux arrière. Les magnetos Scintilla sont remplacées par des Bosch, et des fixations pour les jerrycans supplémentaires sont fixées sur l'un des garde-boues arrière. L'ajout d'un quatrième membre d'équipage, le chargeur, se fait au détriment du nombre de munitions. Les manuels d'instruction, les directives pour les équipages sont traduits du Tchèque en Allemand. Quelques-uns sont transformés en chars de commandement. Pour cela, le canon est démonté et une radio additionnelle Fu 8 et un gyrocompas sont installés. Quelques-uns portent une antenne grand cadre. Les équipages s'entraînent durement au printemps de 1939 pour être prêts à temps pour la campagne de Pologne. Les listes de matériels sont graduellement complétées avec des véhicules venant des dépôts de l'ex-armée tchécoslovaque et des usines où ils sont révisés. A la fin de l'été, le Panzer Regiment 11 a ses effectifs pleins, plus quelques chars en réserve. Cette unité fait partie de la 1.Leichte Division.

Elle engage, en septembre 1939, 114 PzKpfw 35(t) dont huit chars de commandement. Ces matériels représentent un peu plus d'un tiers des chars de type PzKpfw III et IV engagés contre la Pologne. Les chars couvrent plus de 600 kilomètres sur de très mauvaises voies et démontrent leurs bonnes performances. Seules des pannes bénignes sont signalées. Ils participent à de durs combats à Wielun le 3 septembre, à Widawa, Radom et Demblin (le 9 septembre) et terminent la campagne entre le 17 et le 24 septembre à Mandlin, au nord de Varsovie. Résistants, ils « encaissent » plutôt bien les éclats d'obus et les balles des fusils antichars. Mais le blindage frontal, bien qu'épais de 25 mm, ne peut résister aux obus antichars de 37 mm, et 11 chars sont gravement endommagés. Ils sont néanmoins facilement réparés par Skoda, à l'exception d'un seul, qui est ferraillé. Avec la défaite de la Pologne, la plupart des unités allemandes retrouvent leurs garnisons du temps de paix. La 1.Leichte Division est renommée 6. Panzer Division. Sa force principale reste le Panzer Regiment 11 avec ses 128 PzKpfw 35(t) (dont 10 de commandement).

Les LT vz.35 — renommés PzKpfw 35(t) — sont reversés dans la 1.Leichte Division et participent à la campagne de Pologne

Les chars passent la Meuse

En prévision de la campagne de France, tous ces chars sont complètement révisés par Skoda. Ils transportent davantage de patins de secours et de bandages de caoutchouc pour leurs roues, qui s'usent rapidement. La 6. Panzer Division, en coopération avec la 8., passe les Ardennes, généralement considérée comme infranchissables par des blindés. La division franchit la Meuse dès le 13. Son avance est légèrement ralentie par l'armée française sur l'Oise et la Guise, mais les chars percent rapidement et se ruent vers la mer. La division, après avoir traversé Saint-Quentin, Cambrai et Arras, atteint les côtes de la Manche. De là, elle se tourne face au Sud, et 10 jours plus tard est à Sedan. Le 10 juin, elle participe à une nouvelle offensive en franchissant l'Aisne à Rethel. Les chars suivent le cours de la Marne par Suippes, Saint-Dizier, Chaumont et Langres. Ils tournent à l'Est vers la Meuse et la capture d'Epinal, le 21 juin, marque leur dernier combat.

Les chars ont manœuvré en coopération avec la 8. Panzer Division, dotée des nouveaux PzKpfw 38(t). En tant que composante du 41. Panzer Korps, ils ont avancé à une incroyable allure, parvenant à percer et à détruire toutes les défenses des unités leur faisant face avec des pertes ridicules. Si la 6. Panzer Division recense, à la fin de la campagne, 45 de ses chars endommagés, seul 11 sont véritablement bons pour être ferraillés.

Dans la fournaise de Barbarossa

Au début de 1941, les PzKpfw 35(t) sont officiellement retirés des premières lignes, mais la 6. Panzer Division en dispose toujours de 149 (plus 11 de commandement) à la veille de l'opération Barbarossa. Les chars ont reçu

Ci-dessous.
Un LT vz.35 roumain probablement photographié lors de la libération de la Bessarabie, à l'été 1941. Sur le bas-côté, un camion roumain d'origine tchèque Tatra 85A.
(Coll. C. Craciunoiu)

Ci-dessus.
Maintenance sur un LT vz.35 roumain. Seul le 1er régiment blindé est doté de chars d'origine tchécoslovaque. Le 2e régiment blindé est équipé de R-35. Le 1er régiment enregistre, dans la course pour Odessa, en août 1941, 47 chars perdus ou endommagés entre le 11 et le 14 août. *(Coll. C. Craciunoiu)*

sur l'arrière un porte-jerrycans supplémentaire. Ils transportent également de nombreuses pièces détachées et des filets de camouflage. 50 PzKpfw 35(t) sont mis en réserve mais ne sont pas engagés, ce qui n'est pas le cas des six exemplaires œuvrant au sein de la SS-Division Totenkopf. Néanmoins, on ne sait si ces derniers ont pris effectivement part à des combats dans la conquête de l'Est. La 6. Panzer Division attaque elle à partir de Tilsitt, à la frontière lettonne. Elle est subdivisée au 4e groupement blindé du général Hoepner. Son objectif est Leningrad. La division se heurte dès le deuxième jour à la 2e division blindée soviétique, dotée, en plus de ses chars légers, d'une vingtaine de chars lourds KV-I et II. Elle est ensuite prise sous le feu des obusiers des KV-II lorsqu'elle tente de franchir la rivière Dubisa, à Rasejnija. Les PzKpfw 35(t) ne peuvent rien contre eux, leurs canons de 37 mm étant complètement inefficaces contre l'épaisseur des blindages des Soviétiques. Seuls les canons de 8,8 cm sont capables de détruire ces monstres blindés. La 1. Panzer Division est rappelée avec ses PzKpfw III et IV, enveloppe le flanc de la division soviétique, et la détruit. Ainsi se termine la première bataille de la campagne à l'Est.

Après avoir percé la ligne Staline sur la Dvina, la 6. Panzer Division combat à Ostrov, Strugi et sur la rivière Luz. Elle atteint finalement les faubourgs de Leningrad le 20 août. Un long siège commence, mais la division est repoussée au Sud, vers Moscou. Elle est transportée en train par Pskov et Vitebsk et débute le 2 octobre, comme composante de la 3e armée blindée, son attaque vers Viazma et Kalinine. De là, elle roule plein Sud et certaines de ses unités parviennent jusqu'aux faubourgs de Moscou le 5 décembre 1941. Quoique les chars Skoda aient rencontré les nouveaux (et bien plus puissants) T-34 et KV-I, ils parviennent à limiter leurs pertes, et seuls sept d'entre eux sont détruits dans les quatre premiers mois de combat. La fin des PzKpfw 35(t) sur le front de l'Est n'est pas dû à ses adversaires mais au temps. Le gel intense de l'hiver 1941-42 immobilise tous les chars, et tout le régiment doit être retiré de la ligne de front pour être réarmé.

La campagne a démontré la fin du rôle des chars légers. Toutes les divisions blindées sont désormais équipées de chars moyens.

En mars 1942, le bureau d'essai des armements décide d'utiliser le châssis du PzKpfw 35(t) en tant que tracteur d'artillerie. 40 chars sont modifiés dans ce sens. En plus de l'ablation de la tourelle et des armements, on installe à l'arrière du châssis une barre de remorquage d'une capacité de 12 tonnes, plus des supports pour les jerrycans sur le garde-boue gauche. La tourelle ouverte est recouverte par une bâche, placée sur un simple cadre. Toutes ces modifications sont faites par Skoda, sur un prototype fourni par Alkett. Le nouvel engin est nommé Mörserzugmittel 35(t). 49 exemplaires sont modifiés par Skoda : 37 en 1942 et 12 en 1943. Les tourelles ôtées sont utilisées comme composantes de positions défensives fixes (30 sur la côte danoise, et quelques-unes en Corse).

Quelques-uns de ces matériels sont employés comme bancs d'essai. Skoda a deux Sfl.47 PzKpfw 35(t) qui lui sont retournés à la fin de 1943 : les Mörserzugmittel 35(t) avec canons Skoda A5 de 47 mm. Skoda tente aussi d'apporter des améliorations sur le char depuis février 1940, lorsqu'il lui a été demandé d'augmenter le blindage frontal par des plaques additionnelles. A l'été 1941, les Allemands ordonnent qu'une version soit tropicalisée pour l'Afrika Korps, et qu'une modification permettant le franchissement en immersion des cours d'eaux soit apportée. La firme essaie, de son propre chef, d'améliorer et de simplifier la construction, et dans son nouveau prototype T-13 remplace commandes pneumatiques par une combinaison de commandes mécaniques avec des servomécanismes hydrauliques.

Les deux derniers PzKpfw 35(t) sont fabriqués en 1943, lorsque Skoda les assemble à partir de 11 engins bons pour la casse. L'un de ces chars est vendu à la Roumanie, le second finit comme tracteur d'artillerie.

Après avoir été retirés du service sur la ligne de front, les PzKpfw 35(t) sont mis en dépôt dans l'arsenal de Vienne, d'où ils sont distribués à diverses unités de police ou chargés de la lutte anti-partisans.

Au sein de l'armée slovaque

Le 15 mars 1939, la nouvelle armée slovaque hérite de 52 PzKpfw 35(t) de la 3e division mobile à Turciansky sv.Martin. Neuf chars subissent des réparations chez Skoda, et après le 15 mars sont confisqués par les Allemands. Néanmoins, les Slovaques touchent neuf autres chars du 2e régiment blindé après sa retraite de Ruthénie Transcarpatique. Trois de ces chars reprennent du service contre les Hongrois en mars 1939, mais l'armistice ne leur donne pas le temps de combattre. Au cours de la campagne de Pologne, les Slovaques ont une compagnie de 13 chars (nommée « Havran ») constituant une partie de leur Groupe d'armée « Bernolák ». La faible résistance des Polonais ne leur permet pas de mener de véritables actions. Tous les LT vz.35 slovaques sont réparés par des mécaniciens de Skoda, envoyés sur place à l'automne de 1939. L'armée slovaque souhaite acheter d'autres chars de ce type, mais Skoda a déjà bouclé son planning de production. Il est dans l'impossibilité de le modifier, suite à ses engagements auprès des Allemands.

Au moment de l'attaque contre l'Union soviétique, l'armée slovaque dispose de deux compagnies de LT vz.35 avec son groupement mobile (ultérieurement brigade mobile « Pilfousek »), laquelle comprend 30 chars en tout et pour tout. 15 autres chars sont dans la compagnie blindée, assignée au corps d'armée. Les officiers

Sources :

– *WWII: the Directory of Weapons* - Chris Bishop - Greenwich Editions, Londres, 1998

– *Skoda LT vz.35* – Vladimir Francev et Charles K. Kliment – MBI, Prague, 1995

– *Germany's First Ally: Armed Forces of the Slovak State 1939-1945* – Charles Kliment et Bretislav Nakladal - Schiffer Publishing Ltd,2004

slovaques anti-nazi s'efforcent de conserver autant de chars que possible pour l'insurrection projetée : ils sont immobilisés par de nombreuses et mystérieuses pannes, et retournent dans leurs garnisons d'origine. Pourtant, les LT vz.35 prennent part aux plus durs combats menés par la brigade mobile dans le secteur de Lipovec. Ils y donnent le meilleur d'eux-mêmes. Trois chars (13838, 13846 et 13857) sont perdus puis ferraillés.

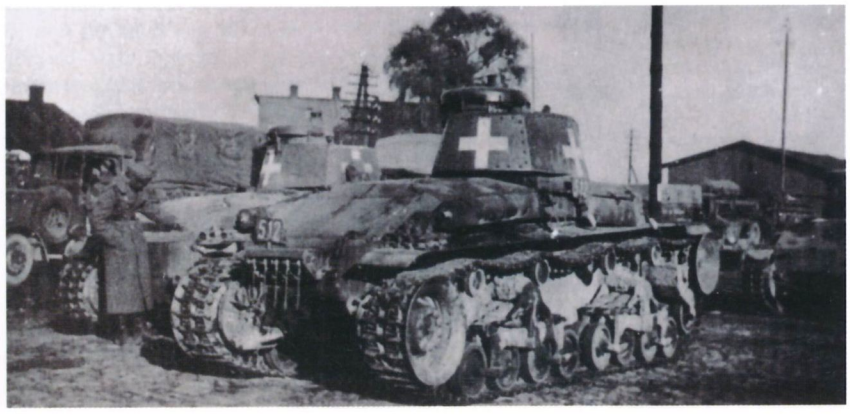
Toutes les unités blindées retournent ensuite en Slovaquie à la fin de 1941, les LT vz.35, n'étant plus considérés comme appropriés pour combattre en première ligne. Ils ne sont plus utilisés désormais que pour l'entraînement. Cela ne les empêche pas de participer à l'insurrection nationale d'août 1944, où il affrontent courageusement les unités allemandes, soit comme chars de combat, soit comme éléments de trains blindés ou de fortifications enterrées. La plupart de ces chars sont détruits par les unités antichars allemandes. Ceux qui sont capturés quittent le pays et leur sort est inconnu.

Chez les Roumains

La Roumanie, comme la Tchécoslovaquie, est membre avant-guerre de la « Petite Entente ». Le royaume est un bon client de l'industrie d'armement tchécoslovaque. C'est donc tout naturellement vers Skoda qu'il se tourne en août 1936 lorsqu'il veut équiper ses unités blindées. Les Roumains commandent 126 chars, ce qui est une grosse commande pour l'époque. Ils souhaitent voir un prototype sous trois mois, et, à l'été 1937, demandent une livraison immédiate de 15 engins. Skoda doit prélever des chars des lots destinés à l'armée tchécoslovaque. A cette époque, il n'a pas encore été remédié aux maladies de jeunesse, et les Roumains font montre de moins d'enthousiasme. Le prototype est néanmoins approuvé en août 1938, et Skoda fabrique les chars désignés R-2 entre le 1er septembre 1938 et le 22 février 1939. Les 15 premiers sont améliorés sur la base du prototype standard. Skoda tente de vendre une licence de production aux Roumains, mais sans succès, bien qu'il ait montré son prototype S-II-aR à la fin de 1939 en Roumanie. Ce pays participe, comme la Slovaquie, à la « Croisade contre le Bolchevisme » et lance toutes ses formations blindées au combat. L'ossature de ses formations blindées est le R-2, lesquels sont incorporés au sein du 1er régiment blindé, basé à Tirgoviste. Le régiment est joint au 2e régiment blindé, équipé de 75 chars légers Renault R-35, pour former la 1re division blindée. Au cours de l'invasion de l'Union soviétique, les régiments sont séparés, les Renault, trop lents et trop faiblement armés, ne pouvant se maintenir au rythme rapide des Skoda. Pour la libération de la Bucovine et de la Bessarabie, occupées par les Soviétiques depuis août 1940, la 1re division blindée, avec son 1er régiment, est subordonnée à la 3e armée roumaine, tandis que son 2e régiment est assigné au IIe corps de la 4e armée. Les deux armées roumaines, plus la 11e armée allemande, constituent le Groupe d'armées Antonescu. La 1re division blindée traverse le Prut, qui marque la frontière roumano-russe, le 3 juillet 1941, et avance vers Moghilev. Les unités soviétiques, en retraite, sont soutenues par des chars et combattent avec ténacité. Cependant, les Roumains parviennent, en 14 jours, à les mettre en déroute et à les repousser au-delà du Dniestr. Le groupe d'armées Antonescu est alors dissous et le 1er régiment blindé est assigné à d'autres opérations au Ve corps de la 4e armée.

Ci-dessus.
Un LT vz.35 de l'armée slovaque. Il appartient probablement au 3e régiment blindé. La croix blanche à double branche, appelée « croix du Patriarche », est apposée jusqu'en 1942. *(Coll. particulière)*

Ci-dessous.
Un Pz 35(t) du Panzer Regiment 11 photographié en Pologne en septembre 1939, où près de 114 Pz 35(t) participeront à la première Blitzkrieg. Les larges croix blanches apposées sur la tourelle sont typiques de cette campagne. *(DR)*



L'ensemble de la 1re division blindée traverse le Dniestr le 5 août. Sa mission est d'attaquer rapidement vers la mer à l'Est d'Odessa, pour empêcher la retraite des Russes. Au cours des quatre jours de l'avancée, le 1er régiment blindé perd 47 R-2 suite à des pannes et aux actions de l'ennemi. Au 15 août, le régiment est déplacé dans le secteur Ouest pour soutenir le IIIe corps dans son attaque. La brèche opérée dans la ligne de défense soviétique coûte aux Roumains 11 autres R-2. Après avoir renvoyé 46 R-2 au pays pour réparation, il ne reste au régiment que 20 chars. Suite à la capture d'Odessa en octobre 1941, les unités blindées roumaines sont retirées du front et rapatriées. Il faut plusieurs mois à l'atelier de réparation UMP de Ploesti et aux usines Skoda de Pilsen pour réparer les chars et les rendre à nouveau opérationnels. 25 R-2 ont été si gravement endommagés que leur remise en état n'est pas envisageable. Ils sont utilisés en tant que pièces détachées. En remplacement, les Roumains obtiennent 26 PzKpfw 35(t) remis à neuf à Pilsen en juin-juillet 1942.

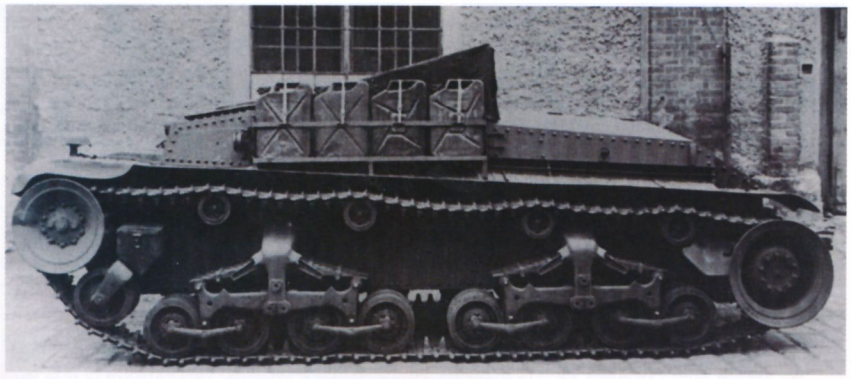
Dans la boucle du Don

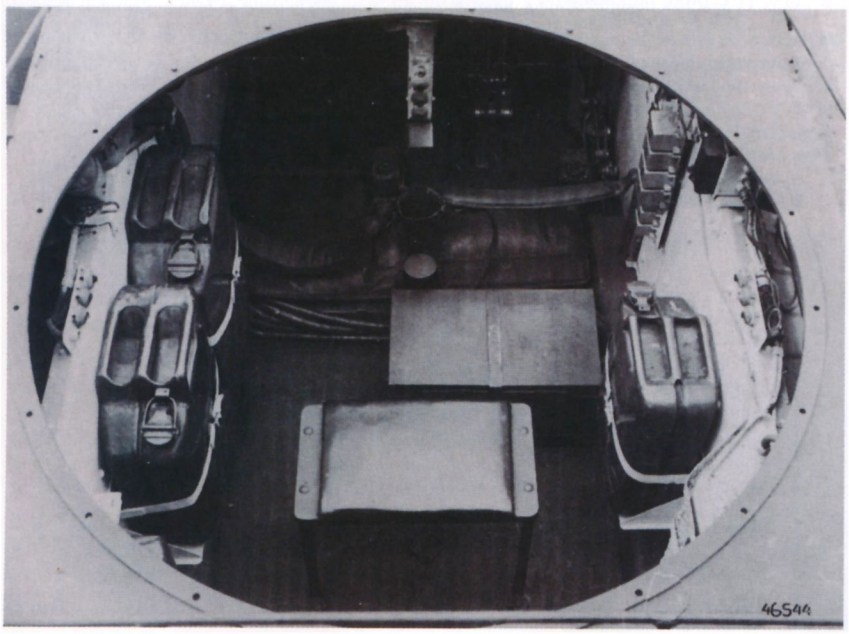
C'est avec ses effectifs pleins (109 R-2) que la 1re division blindée rejoint la ligne de front le 29 août 1942. Elle est renforcée deux mois plus tard par 11 PzKpfw IV G et 11 PzKpfw III N. La division est une fois de plus rattachée

à la 3e armée, qui garde le flanc gauche de la 6e armée, laquelle combat à Stalingrad. L'offensive soviétique, dont le but est l'encerclement des armées de l'Axe à Stalingrad, est dirigée sur la rive du Don, directement face à la 3e armée roumaine. Le 19 novembre 1942, une grande masse de blindés et d'infanterie soviétique commence une avance irrésistible. Le XLVIIIe corps blindé allemand (14..et 22.Panzer Divisionen + 1re DB roumaine), reçoit l'ordre de contre-attaquer. La 1re division blindée, continuellement attaquée est encerclée et la 22. Panzer Division ne parvient pas à la dégager. La division, qui manque de carburant, est battue et dispersée pendant l'opération visant à rompre l'encerclement. Ses hommes retraitent à pied, dans les voitures ou sur les chars rescapés dans le secteur de Petrovka. Seul un petit nombre de chars parvient à s'échapper en franchissant la rivière Chir. La division quitte ce secteur du front à la fin de l'année. Son reliquat arrive à Tirgoviste le 31 mars 1943. Elle a perdu à Stalingrad 81 R-2 (30 suite à des pannes de carburant, 24 dus à des pannes mécaniques, et 27 du fait de l'ennemi), ainsi que 10 PzKpfw IV G et 10 PzKpfw III N. Dans la phase de réarmement qui suit, la division perçoit des PzKpfw IV et 50 PzKpfw 38(t). Les 40 derniers R-2 sont alors mis en réserve, leur armement trop léger les rendant impropres à toute action en première ligne. Ils connaissent une seconde vie en 1943, lorsque la société Leonida en convertit un en chasseur de chars (entre juillet et septembre). Pour ce faire, elle monte un canon soviétique F-22 M 1936 de 76,2 mm dans un poste de combat à ciel ouvert, similaire à celui du Marder allemand. Ce chasseur de chars prend le nom de TACAM R-2 (Tun Anticar cu Afet Mobil). Les tests s'étant avérés concluants, le commandement des forces mécanisées ordonne à Leonida de convertir les autres exemplaires. A cette époque, le canon de 76,2 le plus moderne au sein de l'armée soviétique est le ZIS-3 M 1942. C'est ce dernier qui est adopté pour être monté sur les autres exemplaires. La société Resita apporte les modifications nécessaires afin de reconvertir l'obus aux standards roumains. Entre février et juin 1944, 20 engins sont ainsi modifiés. Les travaux concernant d'autres modifications sont suspendus au moment du coup d'état du 23 août, et ne reprennent pas. Les TACAM R-2 sont incorporés au sein de la 63e compagnie TACAM et prennent part aux combats pour la libération de Bucarest, Ploesti et du Nord de la Transylvanie. 10 d'entre eux sont perdus. Les rescapés sont versés au 2e régiment blindé en novembre 1944. Ils participent aux côtés des forces soviétiques à la libération de la Slovaquie, de l'Autriche et de la Moravie. Le 2e régiment blindé est composé de tout un panel de matériels de diverses origines : 8 PzKpfw IV, 13 StuG III, 8 PzKpfw 38(t), 5 R-2, 12 TACAM R-2, 26 R-35, 40 FT-17. La fin de la guerre trouve le régiment près de Znojmo, en Moravie.

Ci-dessus.
***Si la majorité des tourelles ôtées des 40 Pz 35(t) entre 1942 et 1943 seront utilisées en « Tobrouk » le long des plages danoises ou corses, un petit nombre équipera également des trains blindés.** (DR)*

Ci-dessous.
***Le Pz 35(t) devenu obsolète dès Barbarossa face aux puissants chars alignés par les Soviétiques voit sa carrière opérationnelle prolongée en 1942, quand pas moins de 40 chars seront transformés par supression de la tourelle en Mörserzugmittel 35 (t) ou tracteur d'artillerie, ce qui en dit long sur la fiabilité du châssis et de la mécanique du char tchèque d'origine.** (DR)*



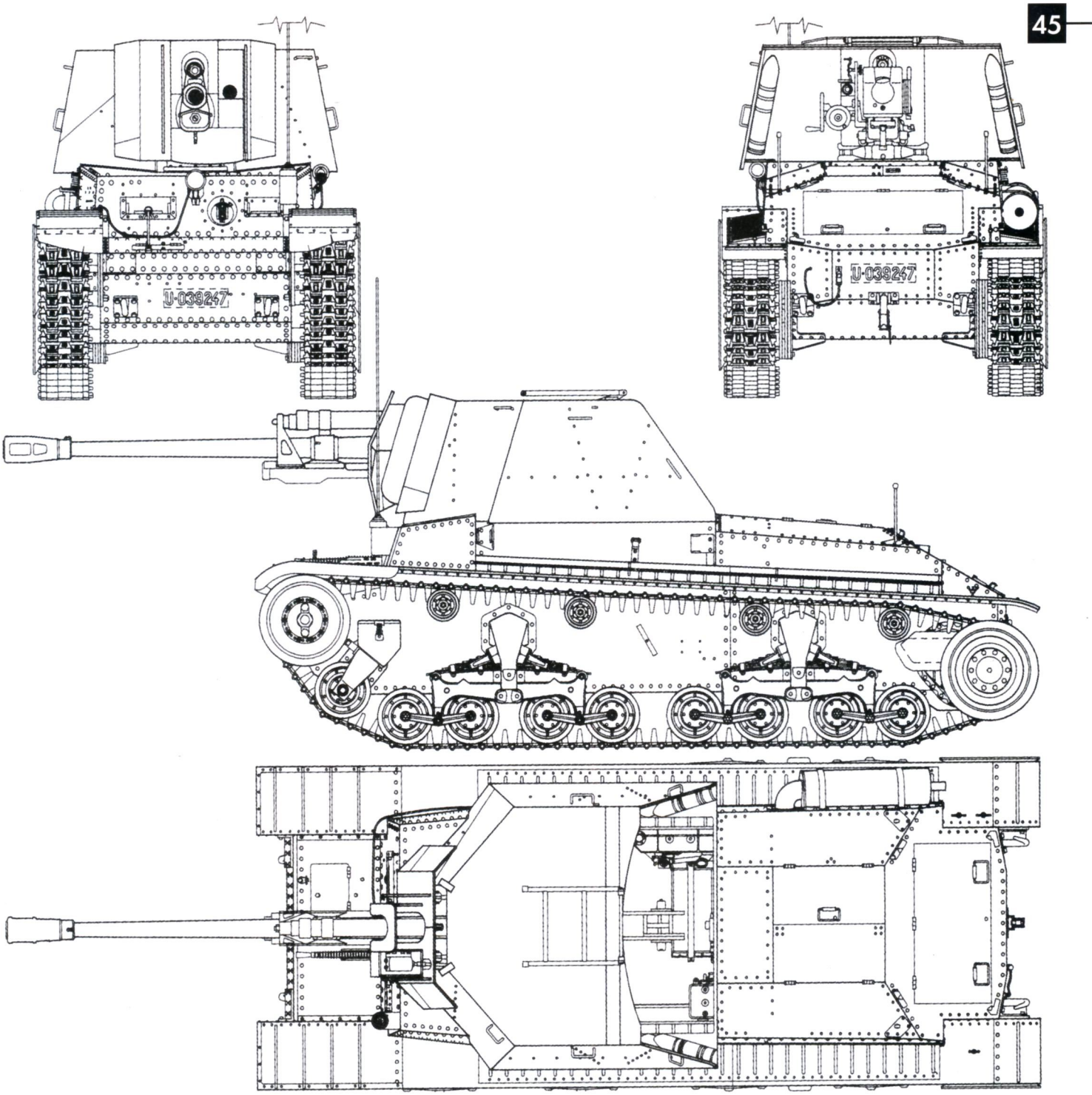


Chez les Bulgares

Le dernier état européen à utiliser le LT vz.35 est la Bulgarie. Intéressés par l'automitrailleuse PA-II, les militaires contactent Skoda en 1928. Mais leur statut d'ancien partenaire de l'Allemagne dans la Grande Guerre a été sanctionné par un traité qui leur impose de grandes contraintes. Skoda ne peut répondre à leur demande. C'est en 1939 que les Bulgares prennent contact avec CKD, par l'entremise d'intermédiaires d'origine tchécoslovaque. C'est un nouvel échec. Skoda est recontacté en février 1939. La firme est désormais en mesure de fournir chars et tankettes, mais l'occupation allemande stoppe les négociations. C'est l'Allemagne qui va finalement fournir les LT vz.35 aux Bulgares. En août 1939, une délégation bulgare visite le 11. Panzer Regiment à Paderborn, où les chars sont présentés par les experts de Skoda. Les chars font grande impression et les Bulgares en achètent 26 sur le champ. Ces derniers sont expédiés à Pilsen, où ils doivent être « rafraîchis ». Mais cette opération tarde, les réparations à faire pour la Wehrmacht ayant la priorité. De ce fait, les Bulgares n'obtiennent leurs nouveaux chars qu'entre février et avril 1940, sous une désignation qui leur est propre (T-11).

Skoda parvient à livrer 10 autres chars en 1940 : destinés initialement à l'Afghanistan, ils ont été confisqués sur décision allemande et cédés aux Bulgares. Ces 10 matériels sont expédiés en septembre 1940. L'armée bulgare forme deux compagnies de chars, et leur expérience favorable les poussent à commander 45 autres LT vz.35 à Skoda en janvier 1941.

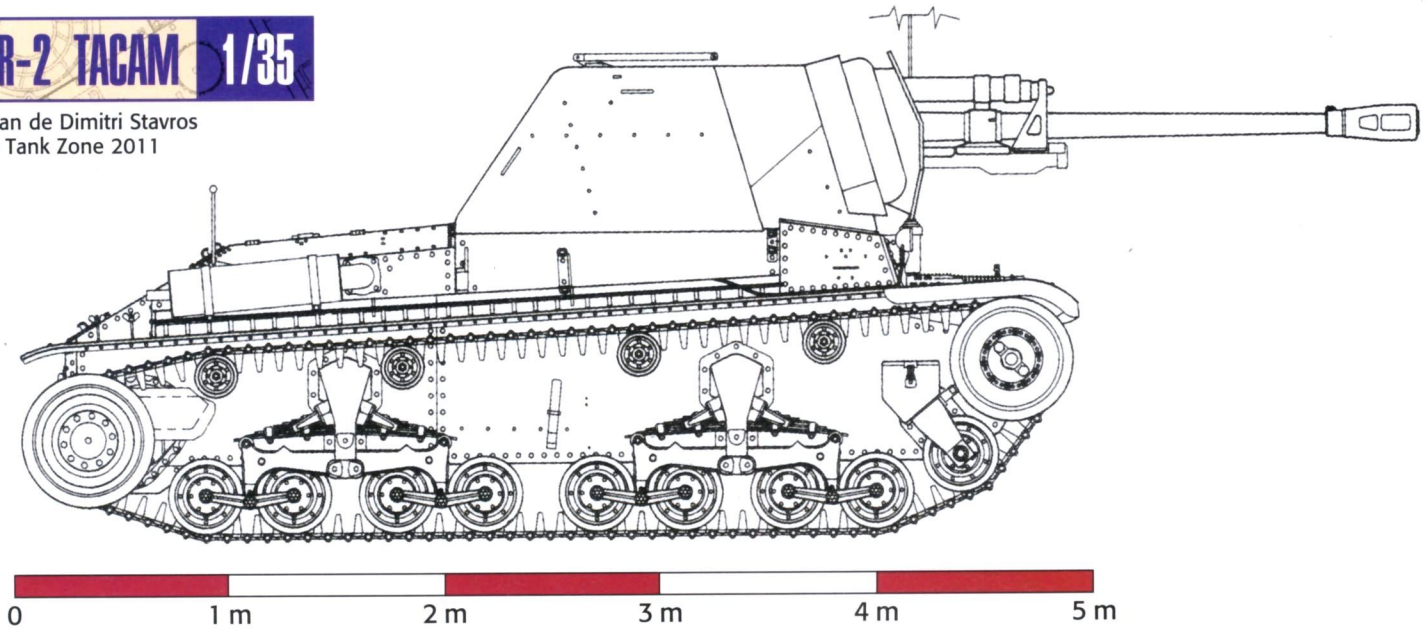
Mais les Allemands refusent, préférant vendre aux Bulgares leurs surplus de chars Renault R-35, qu'ils ont par centaines dans leurs dépôts. Skoda et les Bulgares protestent contre cette décision, sans succès. Les Bulgares utilisent finalement leurs T-11 contre les Allemands en 1944-45 au cours des combats dans les montagnes yougoslaves, où leur légèreté et leur mobilité font merveille. Leurs pertes au combat sont faibles, mais nombre d'entre eux sont immobilisés suite au manque de pièces détachées. ■



R-2 TACAM 1/35

Plan de Dimitri Stavros

© Tank Zone 2011



Le Jerrycan

Ou comment faire le plein d'astuce avec un bidon

Bidon d'essence, nourrice, fuel can, petrol ou gas can, Benzinkanister ; les termes ne manquaient pourtant pas dans toutes les langues pour désigner ce récipient à carburant, et à l'instar du mot Jeep, le Jerrycan est né le l'argot populaire des troupes anglo-saxonnes.

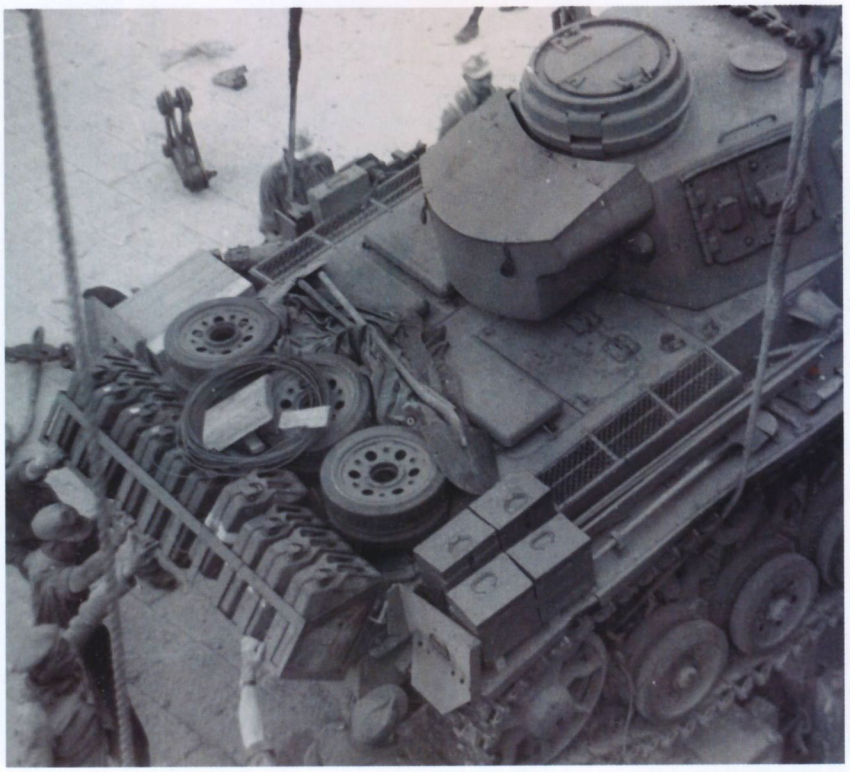
Par Jérôme HADACEK

Agglomérat verbal de Jerry (ou Gerry) traduit littéralement sous le nom français de « boche » et de « can » signifiant bidon, il était devenu une expression sarcastique dans la bouche des troupes pour nommer ce fameux impédimenta comme « bidon des boches ».

Depuis, l'appellation a fait son chemin jusqu'à nos jours pour devenir un mot générique désignant tous bidons d'essence, d'eau ou d'huile d'une certaine contenance, et derrière cet objet anodin, se cache une invention plus intelligente qu'elle n'y paraît, peut être celle là même qui lui a permis de traverser plus de 70 années en étant copiée, déclinée mais jamais égalée.

Inventé par les allemands dès 1937, le Benzinkanister répondait à des demandes très précises sur sa contenance limitée à 20 litres, sur sa forme ; rectangulaire pour le stockage et l'empilement, sur sa manipulation en le dotant de trois poignées permettant ainsi à un seul homme de porter deux jerrycans pleins avec les poignées du milieu et quatre vides avec les poignées extérieures. Mais les poignées multiples jouaient aussi un rôle important lors de la transmission des bidons par balancement dans une chaîne humaine, pour ravitailler un engin. Le bec verseur situé sur une des coques, facilitait le transbordement de carburant dans un réservoir de véhicule et le système à griffes du bouchon, procurait une ouverture et une fermeture aisée, sécurisée et rapide. Sa conception ultra simple à deux coques, ne nécessitait qu'un cordon de soudure central et l'adjonction du bec verseur, ce qui divisait considérablement les points de faiblesses et donc de fuites ! Enfin la croix emboutie sur chacun des flancs devenue avec le temps rectangulaire, réunissait deux fonctions en une. Tout d'abord comme raidisseur des parois latérales mais aussi et surtout comme marge de dilatation du bidon lorsque que le carburant contenu s'échauffait et produisait des gaz.

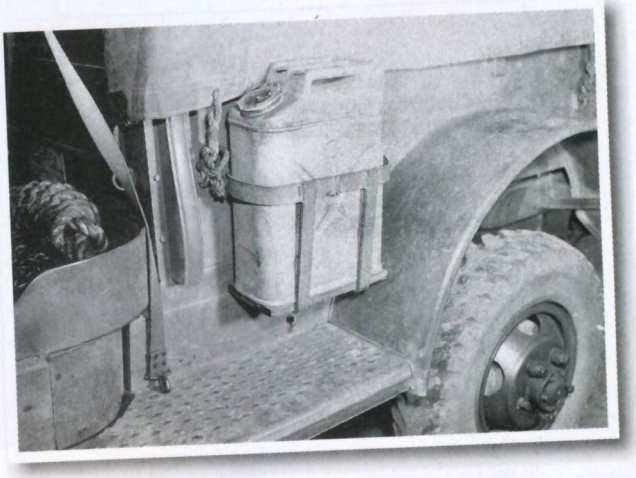
Tombé aux mains des anglais dès les premiers affrontements, d'abord à Dunkerque puis et surtout en Afrique du nord, ces derniers se contentèrent de copier le bidon de leurs ennemis abandonnant par la même occasion leur propre invention à l'anglaise très peu pratique, de faible contenance et dont la forme et la préhension étaient si simplistes que très vite cela devenait une vulgaire boîte de tôle cabossée de partout ! Seules les marquages de date de fabrication, et d'identification, variaient. Estampillé Wehrmacht ou SS avec les initiales de l'industriel, une date de fabrication et la mention « Krashtoff Feuergefährlich 20L » pour l'un, et WD pour War Department entrecoupé d'une petite flèche vers le haut, symbole



de la Reine, ainsi qu'également une date de fabrication pour l'autre, les deux modèles se ressemblent à s'y méprendre.

L'entrée des Etats Unis dans le conflit, apporta une déclinaison du fameux Jerrycan. Elle reprenait les caractéristiques majeures de la conception germanique, en moins astucieuse. Composé de plusieurs éléments rapportés et soudés entre eux, le défaut majeur résidait dans le bouchon à vis placé au centre à fleur de la surface du bidon nécessitant impérativement l'adjonction d'une goulotte au risque de gâcher la moitié du contenu et surtout de tout prendre sur « les chaussettes » ! Il reprenait les trois barres de manutention et la croix simple en décaissé sur ses flancs. Marqué USA d'un côté et QMC pour Quarter Master Corps de l'autre, un G pour Gasoline figurait embouti en partie supérieure, remplacé parfois par un W en guise de Water (eau).

Si les guerres sont par excellence symbole de destruction, elles sont aussi paradoxalement un formidable accélérateur de l'ingéniosité humaine. Le jerrycan, la jeep, les couleurs RAL et bien d'autres inventions, ont perduré bien après les guerres dans une utilisation civile et si rationnellement bien conçues qu'elles parviennent jusqu'à nos jours sans grandes modifications majeures. Un jerrycan qui aujourd'hui par ces quelques lignes, vous aura permis de faire le plein…de connaissances ! ■



Le Dodge T214-WC 54 ¾ ton

L'ambulance standard américaine

Le Dodge T214-WC 54 a été le modèle standard d'ambulance militaire de l'armée américaine durant la Seconde Guerre mondiale. Elle a été utilisée par les unités du corps médical pour évacuer ou transporter les personnels malades ou blessés.

La publicité faite par Chrysler sur l'ambulance Dodge, décrit ce véhicule comme étant le véhicule « pour les secours médicaux sur le champ de bataille… Il y a toujours une mission de service d'urgence pour elle, seule ou en équipes, elles vont de l'avant sur le front et retournent à leurs bases avec fiabilité. » en est un parfait résumé.

Par Patrick SARRAZIN

Le WC54 a été présent sur tous les théâtres d'opérations. Après la guerre, de nombreuses nations alliées comme la France, les Pays-Bas, la Grèce, l'Autriche, la Belgique ou la Norvège utilisèrent le Dodge WC-54.

Le Dodge WC 54 est certainement le véhicule le plus confortable construit par l'industrie américaine pendant toute la période de la Seconde Guerre mondiale. La production du WC-54 s'étend sur trois années, de 1942 à 1944. Successeur des Dodge ½ Ton WC pour laquelle l'armée américaine avait proposé diverses améliorations selon l'expérience en service. La série des ¾ Ton a gardé les atouts des premiers tout en améliorant leurs défauts. Tous les éléments mécaniques que sont la motorisation et les transmissions du Dodge WC-54 sont identiques à ceux de la série de ¾ ton WC 51/52. Seul le châssis est plus long de 58 centimètres par rapport aux types 51/52 et possède un empattement de 3,07 mètres et la caisse est spécifique ; elle reprend la forme de ses prédécesseurs de la classe ½ ton, tels que les Dodge WC 9, WC 18 ou WC 27 fabriqués à partir de 1939, elle est réalisée par la firme « Wayne Works » de Richmond dans l'Indiana. Les WC-54 sont équipés du moteur Chrysler Model T-214 de 6 cylindres en ligne d'une cylindrée de 3 780 cc qui développe 93 cv à 3 200 tr/min. L'installation électrique est en 6 volts. La boîte de transfert ne comporte pas de réduction et aucune ambulance ne sera montée avec un

En haut.
En mars 1945, une ambulance WC 54 d'un peloton du 51st Field Hospital décharge un blessé pour le transporter vers la rive occidentale du Rhin où il sera pris directement en charge. Le voyage prendra approximativement 20 minutes. L'avion qui est employé pour l'évacuation et un L-1 (Stinson).

Ci-contre.
Les prédécesseurs des Dodge ambulance WC 54 ¾ ton. sont les Dodge ambulances WC 9, WC 18 et WC 27 ½ ton. Ici, un WC 18 qui possède déjà la silhouette caractéristique des WC-54. *(Photos US Army, coll. Patrick Sarrazin)*

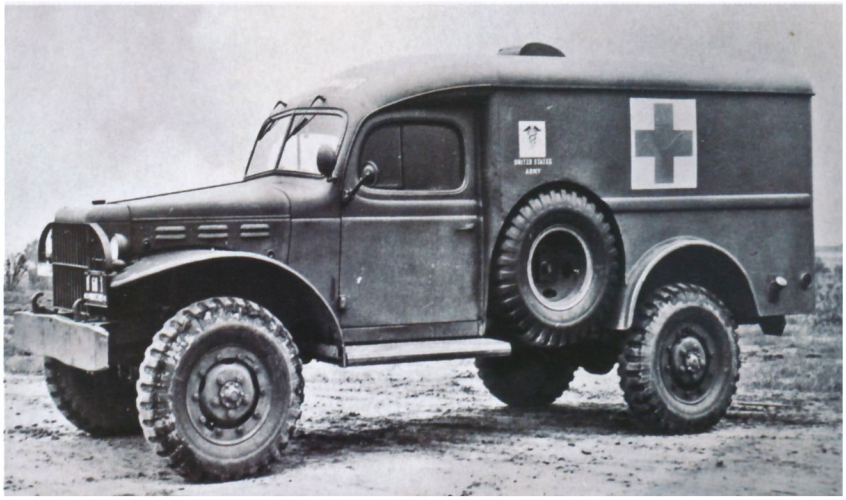
treuil. Elle garde le crochet d'attelage mais ne dispose pas de prise électrique pour la traction d'une remorque. Son utilisation est réservée à la traction d'un autre véhicule en panne ou pour se sortir d'un mauvais pas.

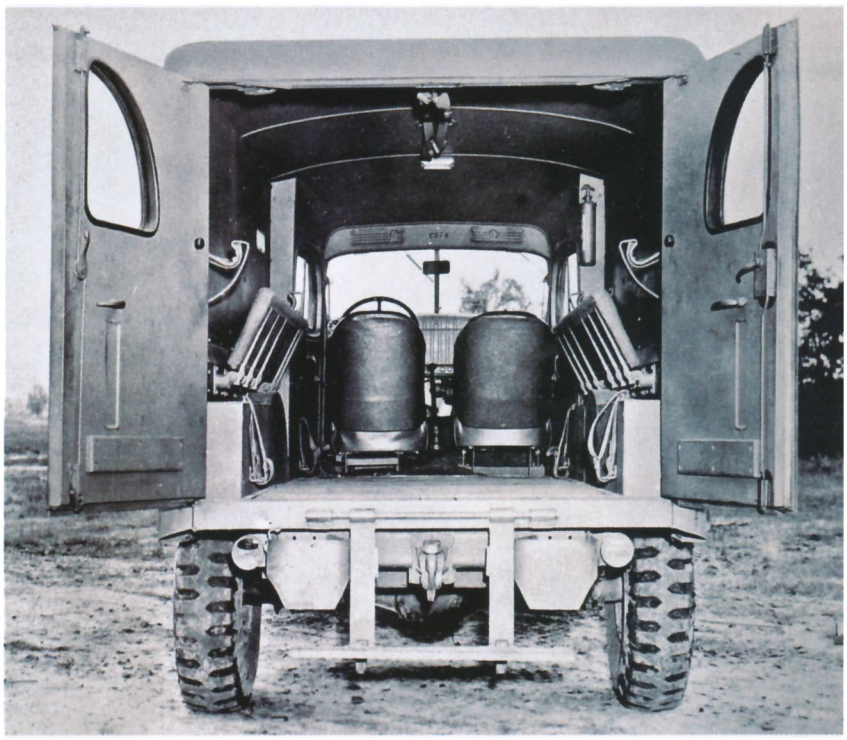
La caisse

Elle est entièrement réalisée en métal, les parois sont isolées efficacement à l'aide de carton alvéolé doublé de parois intérieures en bois et en métal pour les portes et le toit. Elle est équipée d'une ventilation mécanique sur le dessus qui permet d'assurer le renouvellement de l'air intérieur, tâche indispensable en cas de fortes chaleurs ou dans des pays chauds. Elle est dotée d'un chauffage installé en usine et d'un désembuage du pare-brise réalisé par une dérivation du flux d'air chaud vers les glaces qui permet d'éviter la formation de buée due au nombre de personnes transportées dans ce volume clos. La suspension, quant à elle, est très soignée. Elle se caractérise par une très grande souplesse qui procure un confort non négligeable pour les blessés transportés. Elle est dotée de lames différentes des modèles 51/52 qui sont gainées de tôles et de cuir.

Deux grandes portes et un large marchepied, repliable lors des déplacements, permettent l'accès par l'arrière du véhicule. Le conducteur et son chef de bord disposent de sièges individuels à dossier haut inclinable vers l'avant, permettant d'augmenter le volume intérieur lors du chargement de civières. Chose rare pour un véhicule militaire, le siège du conducteur a la particularité d'être ajustable d'avant en arrière.

Ci-contre.
Le prototype du Dodge ambulances WC-54 pris lors des essais en 1942. Il est identifiable à l'absence du feu de black-out sur l'aile gauche et à la plaque d'immatriculation du constructeur fixée sur les grilles de protection du radiateur.





Ci-contre.
Rare vue arrière, portes ouvertes, d'une ambulance WC-54 nous présentant son intérieur complet. On distingue les sièges en simili-cuir qui seront par la suite réalisés en toile ; l'intérieur est entièrement peint en olive drab. On remarque l'absence de la prise électrique pour remorque.

Ci-dessous.
25 avril 1945, secteur de Carmagnano, Italie. Une ambulance de la 5th Army transportant des soldats blessés au front, traverse la rivière Brenta. La rivière est trop profonde, un DUKW tracte le véhicule pour lui permettre de traverser sans problème. *(Photos US Army, coll. Patrick Sarrazin)*

Ci-dessus.
Septembre 1944, près de Jarny, dans l'Orne. Le personnel médical de cette unité nettoie ses véhicules dans le lit de la rivière Orne. *(Photo US Army, coll. Patrick Sarrazin)*

Le 25 avril 1945, ce Dodge WC 54 appartenant au 24th Med. Bn de la 24th Div. débarque sur une plage de l'île de Mindanao située dans l'archipel des Philippines. On remarque qu'il est équipé d'un « fording kit ». *(Photo US Army, coll. Patrick Sarrazin)*

Six blessés assis peuvent prendre place sur deux banquettes positionnées sur la longueur ; elles sont rabattables lorsqu'elles ne sont pas utilisées. Dans ce cas, quatre blessés peuvent y prendre place, couchés sur des civières, deux directement posées sur le plancher et arrimées aux coffres latéraux et deux posées sur des supports fixés sur les parois latérales de la caisse et par des sangles arrimées au toit de la caisse. Ce grand espace intérieur est largement éclairé par deux hublots électriques positionnés au plafond, et commandés depuis un interrupteur placé au tableau de bord. Des crochets sont positionnés dans le toit pour permettre l'accrochage de perfusions lors des déplacements.

Les modifications de production

Dans le peu de temps de sa production, l'ambulance WC-54 n'a pas subi de modification majeure ; seuls deux changements importants sont apparus. D'abord, l'armée impose un bouchon standard pour le réservoir de ces véhicules. La disposition particulière et le diamètre de la canalisation de remplissage du réservoir sur le WC 54 provoquent des engorgements. Il est donc décidé de modifier le remplissage par une canalisation standard avec un bouchon de 10 cm de diamètre, ce qui entraîne la réalisation d'un renfoncement dans le flanc de la carrosserie pour y loger le nouveau modèle.

La deuxième modification est apportée aux portières avant dont le vitrage est composé en deux parties, avec une grande vitre coulissante et une petite pivotante. Elles sont remplacées par une seule vitre coulissante.

La production

Le nombre exact de Dodge WC 54 ambulances produits et fournis à l'US Army et très difficile à déterminer avec exactitude. L' « Administrative and Tactical Vehicles Report » édité par l'Ordnance Department en 1944, donne un nombre de 29 637 Dodge WC-54 ambulances produites dans six contrats dont le nombre et les immatriculations sont :

– 850 ex. immatriculés de W-77841 à W-78690 ;

– 1 308 ex. de W-78691 à W-79999 ;
– 8 343 ex. de W-710000 à W-718342 ;
– 410 ex. de 718636 à 719045 ;
– 11 635 ex. de 721000 à 732635 ;
– 7 091 ex. de 732636 à 739726.

Il est également fourni 293 Dodge WC-54 ambulances à l'US Navy dont les Registration Numbers sont situés entre les numéros W-718343 à W-718635.

Pour le « Defense Aid », une très petite série de 16 véhicules a fait l'objet d'une commande sous le numéro de contrat DAW-398-QM-448 et dont les immatriculations vont de W-75068 à W-75083.

Il est a noter que plusieurs dizaines de Dodge WC54 auraient aussi été achetés par l'organisation civile d'aide aux blessées de guerre, l' « American Field Service ».

Lorsque l'on additionne tous ces chiffres, on obtient une production qui peut être légèrement supérieure à 30 000 unités.

Le Lend-Lease

Le WC-54 ambulance a également été fourni à des pays alliés comme la majorité des véhicules US dans le cadre du Lend-Lease (Prêt-Bail). Ce sont principalement la Grande-Bretagne avec 644 exemplaires, la Chine avec 475 exemplaires et les Forces Françaises Libres pour 1 123 exemplaires qui en bénéficieront. 289 exemplaires seront aussi livrés à divers pays d'Amérique Latine, d'Asie et d'Europe pour un total de plus de 2 500 véhicules.

L'utilisation

Dans l'armée américaine, les ambulances ne sont pas des véhicules de première ligne. Il leur est assigné la mission de ramasser les blessés aux postes de soins situés juste derrière le front pour les transporter aux échelons médicaux supérieurs, et ensuite jusqu'aux hôpitaux. Chaque division d'infanterie ou blindée dispose d'un bataillon médical composé de trois compagnies de collecte « Medical Collecting Company », chacune dotées de 10 ambulances WC 54. Ces compagnies n'effectuent le transfert des blessés que sur quelques kilomètres entre les postes de soins avancés et les « Clearing Stations ». Les autres étapes de transport s'effectuent par les compagnies de transport médical qui sont équipées pour ce

Ci-dessus.
Cette colonne d'ambulance WC 54 circule avec prudence dans une rue submergée près de Nancy lors des crues de la Moselle. Les marquages de pare-chocs nous indiquent qu'elles appartiennent à la 417e Medical Company de la 3e Army.
(Photo US Army, coll. P. Sarrazin)

Ci-dessous.
En juillet 1943, Nouvelle Guinée. Un blessé de la 41st Infantry Division est transféré d'un WC 54 de premier modèle dans un avion de transport vers un hôpital de Port Moresby.
(Photo US Army, coll. Patrick Sarrazin)

Angleterre, mars 1945. Des Dodge WC 54 viennent prendre des blessés acheminés par C-47 depuis le front européen pour les transporter au 802nd Central Hospital situé dans le sud de l'Angleterre. *(Photo US Army, coll. Patrick Sarrazin)*

faire de 12 ambulances WC 54. Elles sont au nombre de six au sein de chacun des régiments médicaux qui sont eux-mêmes rattachés par trois à chaque armée US. En Europe, le département médical de l'armée US pouvait compter au plus fort de son déploiement sur 61 bataillons médicaux équipés de 1 830 ambulances et de 30 régiments médicaux avec 2 160 ambulances, soit un total de 3 990 ambulances potentiellement disponibles.

De même, toutes les grandes unités indépendantes disposent elles-aussi d'un détachement médical. Ainsi, tous les bataillons de l'Engineers Corps disposent chacun d'une compagnie médicale dotée d'ambulances WC 54. Les différents hôpitaux de campagne sont aussi dotés d'une compagnie de transport médical ; les terrains d'aviation disposent également d'ambulances. Les divisions aéroportées comprennent une compagnie médicale équipée de Dodge WC 54, etc.

Ci-dessous.
Novembre 1943, secteur de Mignano, Italie. Cette ambulance WC 54 transporte des blessés vers un poste médical avancé pour qu'il soient examinés avant leur transfert sur des hôpitaux. *(Photo US Army, coll Patrick Sarrazin)*

Les ambulances ont été partie prenante de l'organisation du « Médical Department » et ont permis de sauver un très grand nombre de vies. Pendant le conflit en Europe, les troupes US vont compter près de 400 000 blessés. Sur ce nombre, seulement près de 14 000 décéderont de leurs blessures.

Détourné de son rôle

Le Dodge WC 54 a aussi été employé à d'autres usages et adapté aux besoins du terrain. Le Signal Corps, la Military Police, le Psychological Warfare ou encore d'autres unités très spécifiques ont détourné cette ambulance de son utilisation première. Son confort, ses dimensions et son espace intérieur protégé, sont sûrement les premiers avantages pour son détournement d'utilisation. Il n'hésite aucune trace de commande de ce véhicule pour une autre attribution que celle d'ambulance et on

Caractéristiques du Dodge WC-54

Unités produites	environ 30 000
Equipage	2
Moteur	Chrysler T-214, 6 cylindres de 93cv à 3 200 tr/min, de 3 780cc
Longueur	4,95m
Largeur	1,98m
Hauteur	2,30m
Empattement	3,07 m
Rayon de braquage	8 m
Poids à vide	2680kg
Charge utile	820kg
Pneus	900 x 16
Vitesse maxi.	85 km/h
Réservoir	113 l
Autonomie	380 km
Consommation sur route	30l/100 km

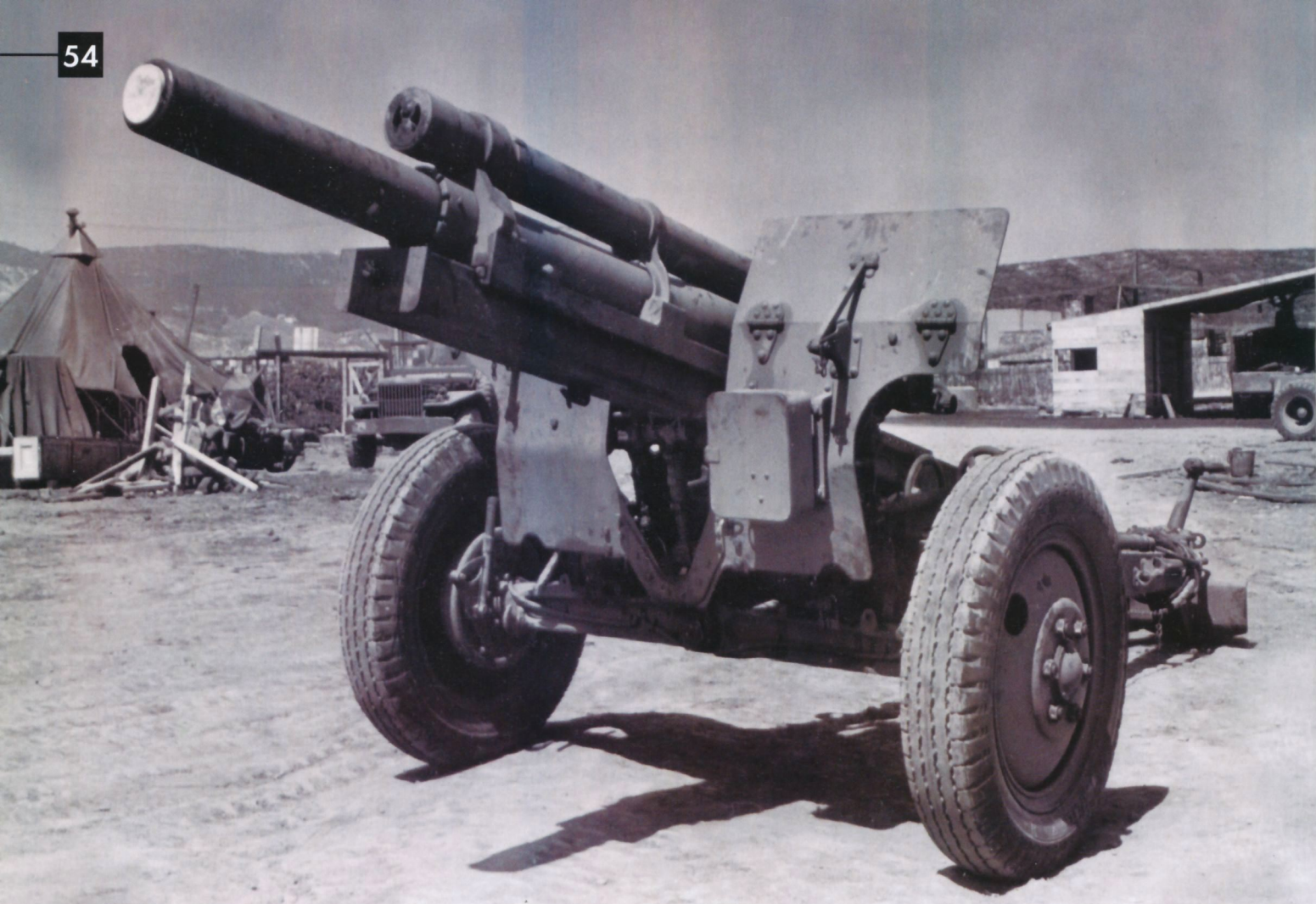
remarque que les exemplaires détournés gardent leur immatriculation d'ambulance dont le Registration Number commence par le chiffre 7 .

La fin de production

En 1943, sa structure et sa conception générale avec une caisse monobloc sont considérées obsolètes ; le véhicule prend trop de place lors des transports maritimes et sa carrosserie est difficile à réparer. Dès juillet 1943, des études sont entreprises en vue de créer un nouveau modèle d'ambulance militaire pour remplacer la WC 54. Cette étude donne naissance à l'ambulance Dodge T214-WC 64-KD (pour Knocked Down) équipée d'une caisse en panneaux démontable de contreplaqué et qui sera classifiée standard en mars 1944. La production du WC 54 s'arrête en octobre 1944 après seulement deux ans de production ; le véhicule sera classifié Limited Standard en 1944. Sa carrière ne fait pourtant que commencer. La robustesse de construction et le confort de ce véhicule sanitaire font qu'il sera toujours en service dans de nombreuses armées jusque dans les années 1970. ■

Ci-dessus.
Reutte, Autriche 1945. Des ambulances de la 7th Army transportent des généraux et des hommes politiques français faits prisonniers par les Allemands en 1943. Ils sont évacués vers l'aéroport de Kaufbeuren en Bavière d'où ils seront rapatriés sur Paris. L'hôtel à l'arrière-plan est le lieu où ils ont été retenus pendant 18 mois. *(Photo US Army, coll Patrick Sarrazin)*

Ci-contre.
Port of Embarkment, San Francisco, juin 1947. Des ambulances Dodge WC54 de l'armée sont converties en fourgons mortuaires pour recevoir les dépouilles des soldats morts pendant la Seconde Guerre mondiale. *(Photo US Army, coll Patrick Sarrazin)*



105 mm Howitzer M2A1,

L'obusier de 105 mm M2 est de loin le matériel d'artillerie de campagne américain le plus fabriqué et le plus répandu dans le monde.

C'est ainsi que sont produits d'avril 1941 à juin 1945 plus de huit mille pièces ainsi réparties :

1941	1942	1943	1944	1945	**Total**
597	3 325	2 684	1 200	730	**8 536**

Durant la Deuxième Guerre mondiale, 264 bataillons en sont dotés, qui constituent l'armement de base des artilleries des divisions d'infanterie ou de cavalerie. En outre, 16 obusiers sont livrés à la Grande-Bretagne, 476 à la Chine, 240 à la France et 220 à des pays d'Amérique latine dont le Brésil. Il continue à être utilisé après le conflit mondial, au cours des guerres d'Indochine, de Corée et d'Algérie, équipant encore jusque dans les années 70 l'artillerie de la 11e division parachutistes et amphibie française. Un premier modèle d'obusier de 105 mm inspiré du matériel allemand est construit en 1920, puis trois autres sont améliorés en 1927 avec pour caractéristique un affût à flèches ouvrantes et essieu oscillant, à deux roues avec pneumatique. Cependant, aucune pièce n'étant sortie d'usine, l'US Army continue d'utiliser des armes de la Grande Guerre modernisées, notamment par l'adoption de roues à pneu. La division d'infanterie dispose ainsi de deux régiments de 75 et d'un de 155.

Les premiers essais du 105 mm Howitzer M2 réalisés en 1932 à Fort Sill se révèlent satisfaisants. Des améliorations sont apportées au système d'absorption du recul – pour permettre le tir vertical sans qu'il soit nécessaire de creuser un trou profond – et un affût mieux adapté à la traction automobile. Une première tranche de 48 obusiers est commandée en 1939 et la dernière version de l'affût est adoptée en mars 1940. Puis la production en série est lancée en avril 1941 sur le modèle M2A1 bénéficiant des derniers perfectionnements. Deux autres améliorations sont apportées au cours de la guerre :

– suppression des freins commandés depuis le tracteur de pièces, le poids étant en dessous de la limite fixée (2 300 kg) ;

– adoption d'un nouveau bouclier.

Ci-dessus.
L'obusier de 105 HM2 équipe les bataillons d'appui direct des artilleries de division d'infanterie qui, associés chacun à un régiment d'infanterie, constituent trois Regimental Combat Team. La vie de son tube est de 7 500 coups.
(Nationale Archives)

Par
Paul GAUJAC

Ci-contre.
En mars 1945 sur le front de la poche de Saint-Nazaire, un Sergeant du 871st Field Artillery Battalion de la 66th Infantry Division prépare des munitions pour un tir en charge 6. Deux des sachets de poudre sont déjà placés dans la douille, deux autres sont dans les mains du sous-officier, et les deux dernières – 5 et 6 – sont encore au sol, près de l'obus.
(Nationale Archives)

Ci-dessus.
Obusier de 105 de la 1st Inf.Div. en action dans le secteur de Kasserine en 1943. *(National Archives)*

Ci-contre de gauche à droite, obus de 105 :
– M1 explosif à grande puissance avec fusée instantanée M48A2.
– M60 à gaz létal et gaz incapacitant avec fusée percutante M57.
– M60 fumigène au phosphore blanc, avec fusée M57.
– T16 éclairant

Carriage M2A2

L'obusier comprend une masse oscillante de 105 mm sur un affût pivotant à flèches ouvrantes et essieu oscillant à deux roues pneumatiques. La masse comporte un canon court à tir rapide, à long recul constant, avec frein oléopneumatique. Elle peut être montée soit sur affûts M1 et M2 dans le cas de l'obusier tracté, soit sur affût automoteur M7 dans le cas du 105 automoteur.

L'obusier est normalement tracté par un GMC 6x6 de 2 ton 5 avec treuil. Sa mise en batterie est effectuée en deux minutes au plus.

Ci-dessous.
En décembre 1943 dans les Abruzzes, une pièce de 105 HM2 du 63e régiment d'artillerie d'Afrique de la 2e division d'infanterie marocaine participe à un tir de préparation effectué depuis la vallée du Volturno. *(National Archives)*

Caractéristiques

Poids en ordre de route	2 260 kg
Longueur hors tout	6 m
Largeur en position de tir	3,6 m
Poids total	1 130 kg
Poids du tube et de la culasse	482 kg
Poids d'une roue	122 kg
Dimension des pneus (inches)	7,5 x 24
Pression des pneus	3,1 kg/cm²
Poids de la flèche droite	127 kg
Poids de la flèche gauche	116 kg
Champ de tir horizontal	800 millièmes
Tour de volant	20 millièmes
Champ de tir vertical	0 à 64°
Tour de volant	10 millièmes
Cadence de tir rapide	4 coups par minute
Cadence de tir prolongé	2 coups par minute
Débit maximum en 5 minutes	20 coups
Débit maximum par heure	100 coups
Vie de la bouche à feu	7 500 coups environ
Écart probable (à 11 000 mètres)	39 mètres

Vitesses initiales et portées des charges

Charge	Vitesse initiale (m/sec)	Portée maximale (m)	Portée sous 65° (m)
1	195	3 500	2 500
2	213	4 000	3 000
3	234	4 600	3 500
4	262	5 600	4 300
5	306	7 500	5 500
6	370	9 100	6 600
7	473	11 100	8 100

L'équipe de pièce comprend un chef de pièce, un pointeur et sept servants : pointeur en hauteur et tireur, chargeur, régleur de fusées, aide régleur, trois artificiers. Très efficace contre le personnel à découvert ou faiblement abrité, il est capable de détruire des épaulements légers d'armes automatiques et de canons antichars ainsi que des réseaux de défense accessoires et d'obstacles légers. En tir direct, il est efficace à 500 m contre les chars moyens.

Les possibilités de la batterie de quatre obusiers sont les suivantes :

● neutralisation		
objectif linéaire	100 m de front	36 coups en 2 min.
objectif profond	1 hectare	80 coups en 5 min.
● tir d'arrêt	200 m de front	80 coups en 5 min.
● barrage fumigène	200 m	60-80 coups en 5 min.

La marge de sécurité pour l'infanterie est de trois cents mètres. ■

Laffly S20 Le tout terrain à la française

La cavalerie entame la motorisation partielle de ses divisions dès 1928, et l'année d'après il est décidé de créer cinq Bataillons de Dragons Portés. Ces BDP seront d'abord équipés de semi chenillé Citroën Kégresse de divers types, le plus courant étant le CK P19.

La dotation avec ce type de véhicules ne sera d'ailleurs complète qu'en 1933, et en attendant une partie des Dragons restera à vélos. Mais l'engin reste largement imparfait, il n'offre aucune protection et ne peut transporter qu'un demi-groupe de combat, ce qui multiplie le nombre de véhicules, les couts d'essence, de pièces détachées et la longueur des colonnes. Aussi entre 1931 et 1932 l'armée s'intéressera t'elle, brièvement il est vrai, aux voitures blindées de transport de combattants type K. Ce programme concerne des véhicules à 7 hommes, légèrement blindés (6 à 7 mm) à ciel ouvert et à faible relief. La cavalerie achètera 5 de ces voitures pour les tester. Mais en 1932, la doctrine évolue et la cavalerie préfère s'orienter vers une voiture non blindée capable d'emporter un groupe de combat au complet et spécialement dédiée aux Dragons Portés des DLM.

Par Pascal DANJOU

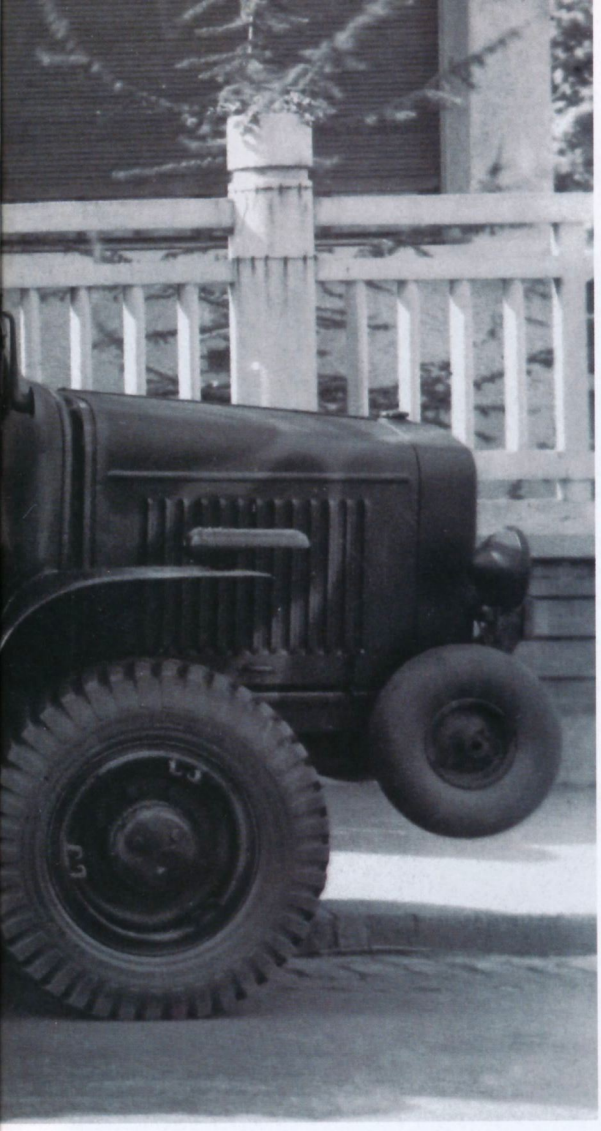
Ci-dessus.
Le Laffly S20 TL dans sa version de transport des Dragons Portés, malgré son imposante stature, le véhicule est un engin maniable et à l'aise en tous terrains. *(Document constructeur)*

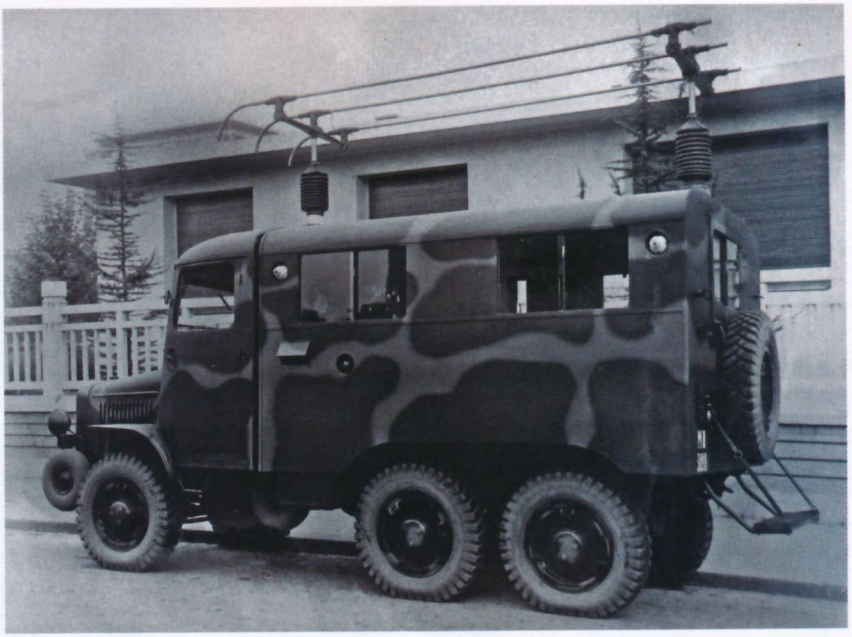
Une âpre bataille commerciale

La société Lorraine avait acquis la licence Tatra pour deux de ses voitures sur châssis tube central à 6 roues indépendantes dont 4 motrices. La cavalerie va d'abord faire des essais comparatifs avec la Lorraine 72 et le Citroën Kegresse P19 alors en dotation dans les Dragons Portés. Bien qu'avantageux pour le véhicule Lorraine, les essais démontrent aussi un manque de puissance flagrant qui l'empêchera d'être adopté comme VDP (Voiture de Dragons Portés), mais il sera retenu comme VLTT. Après cet échec, Lorraine va présenter son prototype de Lorraine 28 comme transport de combattants en octobre 1934. Comparé au Laffly S35, il s'en tirera de justesse, le Laffly étant jugé moins adapté et un peu trop ambiteux. Les véhicules tout terrain à adhérence totale Laffly, sont le résultat de l'exploitation du système de suspension breveté par l'ingénieur autrichien Hollos. La Lorraine 28 sera commandée en série en 1937 et les premières voitures sont livrées au printemps 1937. Mais Laffly ne va pas s'avouer vaincu et il va présenter dès le mois d'octobre 1935 un nouveau véhicule intermédiaire, sorte de chaînon manquant entre les S15 et les S35. Le S20 TL (S pour six roues, 20 par rapport au tonnage – approximativement 2 tonnes de charge utile – et TL pour Tracteur châssis Long) est un véhicule à 6 roues motrices.

Laffly joue et gagne

Le véhicule est immédiatement jugé bien supérieur à la Lorraine 28, dont seules les 4 roues arrières sont





Ci-dessus.
Parmi les déclinaisons du châssis S20, Laffly obtiendra commande de la version PC. Equipé d'un poste ER 26 ter il entre, notamment, dans les réseaux de commandements des DLM et des Dragons Portés. *(Document constructeur)*

Ci-dessous.
Le S20 TL dans sa version citerne est destiné au ravitaillement des RDP, comme les citernes tous terrains Lorraine 28, à raison de 4 véhicules par régiments. *(Document constructeur)*

motrices, notamment par ses capacités en tout terrain et sont rapport poids puissance. Une première commande de 140 exemplaires est passée au début de 1937.

Le Laffly S20 TL est assez haut puisqu'il atteint 2,45 m avec sa bâche montée, cette hauteur excessive lui sera d'ailleurs souvent reprochée car du coup il est repérable de très loin et difficilement camouflable. Il est aussi lourd avec ses 3 900 kilos, mais son moteur Hotchkiss de 68 cv lui permet d'atteindre les soixante km/h. Sa carrosserie est articulée en trois éléments étanchéifiés par des bandes de cuir. Cette articulation sera source de nombreux problèmes avec les portes en métal des premiers modèles qui avaient tendance à se déformer et à s'ouvrir en marche. De plus elles ralentissaient la

La photo dont est tiré le profil de ce S20 est datée de 1939. Le véhicule, lui aussi du 1er RDP, porte un camouflage deux tons ocre jaune et vert conformément à ce qui est décrit dans les rapports retrouvés. Le symbole d'arme de la cavalerie, un losange bleu sur fond blanc, n'a pas encore sa place définitive et les marquages à base d'as seront remplacés par des symboles tactiques en 1940.

Illustration Laurent Lecoq
© H&C 2011

Ci-dessus.
Cette belle vue d'un S20 de fabrication Laffly nous montre ces capacités tous terrains qui étaient unanimement appréciées par les conducteurs. *(Collection Pascal Danjou)*

sortie du groupe de combat. Sur les séries suivantes les portes seront remplacées par des bâches, bien plus pratiques. Les roues avant sont moto directrices à volonté par crabotage ce qui lui confère de bonnes capacités en terrain varié. Dans la carrosserie, 20 coffres sont aménagés pour l'emport du matériel, des munitions et de l'armement selon un plan de chargement très précis et dont la capacité d'emport est conforme au programme de décembre 1936.

Un véhicule polyvalent

Le Laffly S20 présente aussi l'énorme avantage de pouvoir être décliné dans les cinq types de VDP réglementaires avec la même carrosserie :

– Voiture fusiliers emportant 10 hommes avec deux FM. Le groupe de combat est réparti de la manière suivante : à l'avant le conducteur et le chef de groupe, puis trois hommes sur une banquette centrale et enfin trois hommes à droite et deux a gauche en vis-à-vis. Peloton de 4 voitures dont une de commandement.

– Voiture de mitrailleuses, 10 hommes par voiture. Pelotons de trois voitures dont une de commandement à huit hommes.

– Voiture mortier de 81 mm, 7 hommes par voiture. Pelotons de 5 voitures (2 groupes) dont une de commandement.

Ci-dessus.
Les marquages du 1er RDP vont évoluer au cours de son existence. Un système très élaboré de losange bicolore sera utilisé pendant la campagne de France en tant que symbole tactique. Le losange rappelle l'insigne du régiment mais aussi le symbole d'arme de la cavalerie. La croix de Lorraine située à côté est l'insigne de la 2e DLM. *(Collection Pascal Danjou)*

Ci-dessous.
Cette belle vue arrière d'un S20 met bien en évidence le principe de la suspension de type Hollos qui fait la particularité des laffly à adhérence totale. *(Collection Pascal Danjou)*

Ci-dessous.
Un S20 de dernière série sans portes du 1er RDP, le nombre de passager laisse penser qu'il pourrait s'agir d'une voiture porte-mortier de 81 mm dont l'équipage est de sept hommes. Ici, le septième homme, le conducteur étant vraisemblablement celui qui prend la photo. *(Collection Pascal Danjou)*

– Voiture mortier de 60 mm.

– Voiture porte canon de 25 mm, 8 hommes par voitures. Groupes de deux voitures. Le portage du canon de 25 mm permettant le tir de l'arme depuis le véhicule Laffly est adopté en 1938 et quarante véhicules seront livrés durant l'hiver 1939-1940. Le pare-brise est en deux parties pour éviter qu'il n'éclate lors du départ des coups et deux rampes amovibles de chargement permettent de monter et de descendre le canon en cas de besoin. Les 4 servants s'assoient à l'arrière sur des strapontins. Le capitaine Courcevelle du 5e escadron du 7e RDP nous apprend que « *la place pour les munitions et les paquetages est trop juste. La bâche recouvrant la voiture par temps de pluie n'étant pas soutenue par des arceaux comme dans les voitures Laffly T.T. est supportée par le canon lui-même et par les bords de la voiture. Les hommes, principalement ceux assis vers l'arrière, doivent garder une position courbée extrêmement pénible pendant les longues étapes. Le temps nécessaire pour monter le canon sur la voiture est beaucoup trop long… C'est un matériel robuste ayant résisté aux exigences d'une guerre de mouvement rapide et ininterrompue. Sa souplesse et sa maniabilité en tous terrains lui permet d'être employé en toutes circonstances du combat.* »

Nous savons qu'au 1er Mars 1940, 449 exemplaires du VDP Laffly S20 TL sont livrés aux armées et que les 1er et 11e RDP (2e et 3e DLM) en sont équipés. Les derniers S20 TL produits, qui seront d'ailleurs fabriqués par Hotchkiss, iront au printemps 1940 au 7e RDP initialement destiné à la 4e DLM et affecté d'urgence à la 4e DLM. Le nombre total construit n'est pas connu avec exactitude mais on peu l'estimer aux alentours de 630 exemplaires.

Toujours au 1er RDP ce S20 est des premières séries avec des portes métalliques, portes qui seront supprimées sur les séries suivantes.
(Collection Pascal Danjou)

Fiche technique
Voiture tous terrains transport de personnel Dragons Portés Laffly S 20 TL

Emploi : voiture mitrailleuse, voiture mortier de 81 mm, voiture mortier de 60 mm, voiture porte canon de 25 mm.
Empattement : 2,400 m + 1 m
Voie AV : 1,530 m **Voie AR :** 1,540 m

Dimensions hors tout

Longueur : 5,350 m **Largeur :** 2 m
Hauteur : 1,670 m **Hauteur bâché :** 2,450 m

Dimensions intérieures de la carrosserie

Longueur : 4,070 m **Largeur :** 1,950m
Hauteur : 0,840 m
Hauteur du plancher au dessus du sol : 0,827 m
Garde au dessus du sol (minimum) : 0,340 m
Diamètre de braquage : 18 m
Nombre de roues : 6 (2 roues avant simple et 4 roues arrière simples, toute motrices)
Pneumatiques : basse pression 230 x 18 VP sculpture et chambre increvables Viel Picard.

Groupe moteur

Moteur : à essence Hotchkiss types 680 puissance fiscale 12 CV
Puissance au frein : 68 VC à 3200 tours minute 6 cylindres en ligne
Alésage : 80 mm
Course : 100 mm
Cylindré : 3 l
Taux de compression : 5.7
Régime : normal 3200 t/m, maximum 3400 t/m, régulateur réglé pour 3200 t/m
Allumage : électrique par bougies et magnéto vertical marque Scintilla, type Vertex

Alimentation

Réservoir principal : 120 litres
Réservoir auxiliaire : 27 litres
Graissage : sous pression et filtre à huile capacité en huile du carter moteur 10 litres
Refroidissement : à circulation d'eau, capacité d'eau du radiateur et du moteur 18 litres.
Consommation : 30 l./100 km environ sur route
Huile : 0,200 l. environ
Boite : quatre vitesses, 3 avant et une arrière avec réducteur doublant le nombre des vitesses.
Vitesse maximum : 60km/h

Les cavaliers et leur monture à 6 roues

Les Laffly S20 des Régiments de Dragons Portés vont vaillamment faire campagne avec des fortunes diverses mais le véhicule est quasi unanimement apprécié par les cavaliers pour sa robustesse et sa maniabilité.

Plusieurs rapports concernant l'utilisation des Laffly S20 pendant la campagne de France nous sont parvenus. Celui du capitaine Lavot qui commandait le 4e escadron du 7e RDP pendant les opérations est assez parlant à ce sujet. Il écrit que « *Les voitures Laffly T.T. dont était doté l'escadron ont donné entière satisfaction pendant les opérations actives de mai et juin 1940. Elles étaient particulièrement remarquables par leur grande facilité de déplacement à travers le terrain varié, par l'aménagement et la répartition judicieuse des coffres pour le rangement des munitions, des accessoires, de l'armement collectif et du matériel individuel des hommes. Elles étaient munies d'un excellent moteur Hotchkiss puissant et facile à atteindre. Défauts constatés : Manque d'une certaine robustesse de la boîte de vitesses. Plusieurs voitures (3 sur 18) ont terminé la campagne sans marche arrière. Elles étaient très visibles à d'assez grandes distances par suite de leur hauteur et aussi de la couleur de leur peinture. La visibilité de la voiture serait moins grande en adoptant pour le camouflage une peinture grise et terne.*

Ce Laffly S20 TL du 1er RDP est un des premiers modèles reconnaissable à ses portières métallique. Le véhicule ayant servi de base pour ce profil portait un numéro « 13 » sur son pare brise, nous lui avons donc, sous toutes réserves attribué le losange tactique du 13e escadron rouge et vert.

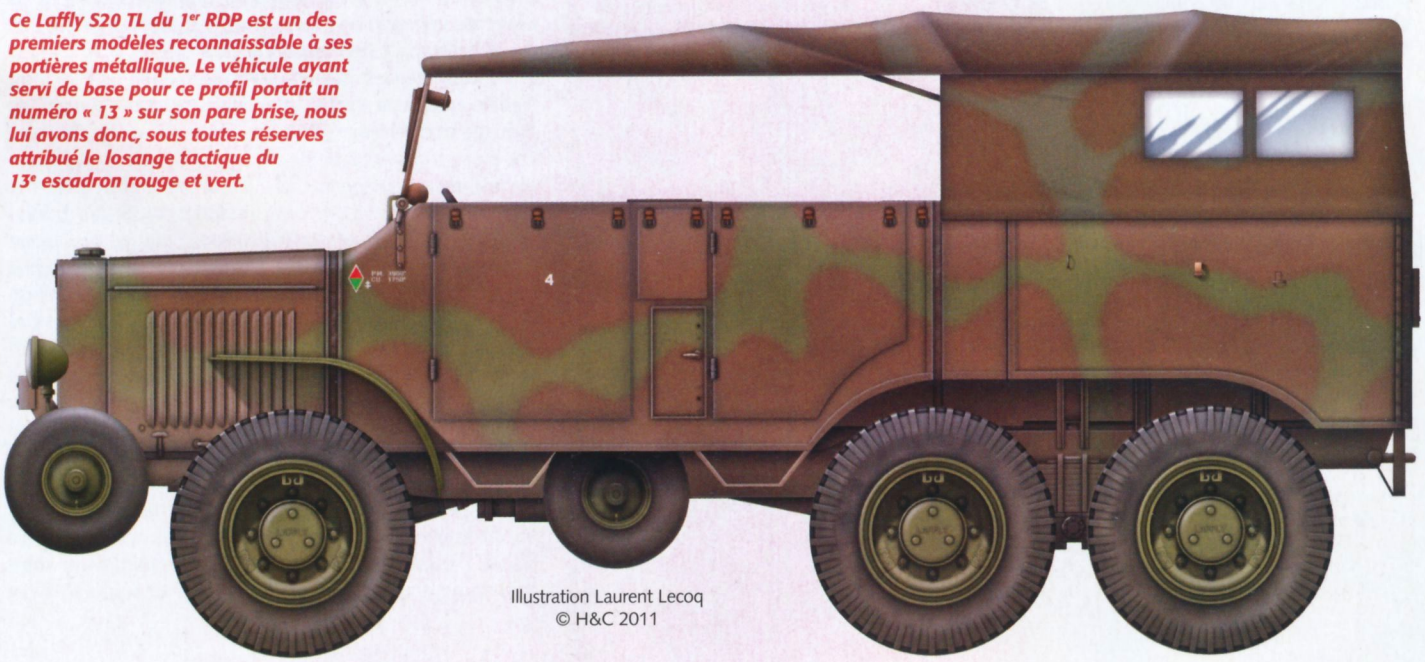


Illustration Laurent Lecoq
© H&C 2011

Cette photo, prise à Haucourt en 1939 nous montre trois S 20TL du 1er RDP, au moins le premier est d'ailleurs une fabrication sous licence Hotchkiss comme l'atteste le logo sur la calandre. Comme l'atteste le rapport du capitaine Lavot qui commandait le 4e escadron du 7e RDP les bandes claires peuvent être interprétées comme étant ocre jaune sur un fond vert olive. (Collection Pascal Danjou)

Le camouflage jaune et vert de certaines voitures était très visible, même à de grandes distances. La voiture est souvent décelée en temps de soleil par l'éclat des phares. On pourrait masquer ceux-ci par des couvres phares en toile ou en cuir afin d'éviter le scintillement du miroir. Appréciation générale : La voiture à donné entière satisfaction. C'est un excellent matériel très résistant, ayant fait ses preuves, et qui, bien entretenu et bien conduit est capable de répondre à toutes les exigences. ».

Le rapport du lieutenant de Pazzis qui commandait lui aussi un escadron de fusiliers de Dragons Portés pendant la campagne donne un jugement très proche, mais avec toutefois quelques nuances. Notamment parce que les Laffly utilisés par son unité avaient déjà deux ans de service et les utilisateurs avaient donc plus de recul pour juger leur matériel. Ainsi il écrit : « *D'une façon générale, ce matériel s'est montré excellent avec quelques irrégularités provenant du fait que la maison Laffly se contentait de donner son nom à un ensemble de pièces dont certaines catégories lui était fournies par plusieurs maison différente.*

a). Moteur châssis. Une partie du matériel utilisé avait près de deux ans de service au mois de Mai 1940. Le moteur Hotchkiss n'a donné lieu à aucun ennui sérieux. Le châssis s'est montré très robuste.

b). Transmissions. Les dispositifs réducteurs différentiels, crabotage de roues avant, direction, n'ont présenté aucun défaut. Le bris des trompettes de différentiels, accident qui s'était parfois produit sur le premier matériel mis en service, ne s'est pas reproduit au cours de la campagne.

c). Aptitude à la circulation en terrain varié : très bonne, du moins en terrain suffisamment sec. Le poids élevé du véhicule en pleine charge a parfois donné lieu à des mécomptes en terrain gras. »

Ci-dessous.
Cette belle et rare vue prise pendant les opérations nous montre un Laffly qui pourrait appartenir au 7e RDP affecté à la 4e DCR. Le groupe de combat (10 h.) est ici au complet et on remarque la mitrailleuse montée en position anti aérienne. (Collection Pascal Danjou)

Ci-dessous.
Une colonne de Dragons Portés composé de Laffly S20 et de side car Gnome et Rhone XA remonte une file de char Hotchkiss H39 équipés d'un canon court de 37 mm sa 18. Ce document pris pendant la campagne d 1940 nous montre bien la composition type d'un convoi de cavalerie. (Collection Pascal Danjou)

Au chapitre des défauts constatés l'auteur du rapport signale quelques menus problèmes de transmission, de freinage et d'éclairage, mais son avis sur la caisse articulée est plein d'enseignements : « *La solidité de la carrosserie est très insuffisante. Les liaisons souples entre les différentes parties sont bien réalisées mais ces parties sont formées d'éléments mal réunis qui se disloquent au bout d'un certain temps. Les portes sont à proscrire, elles nuisent à la rapidité d'embarquement et de débarquement du personnel. Le matériel est mal loti dans des coffres pas assez vastes. Le cadre de bâche n'est pas assez robuste et l'attache du pare brise avec la carrosserie casse souvent.* » Le rapport se termine sur ce qui semble être un défaut unanimement constaté : la trop grande hauteur du véhicule qui le rend repérable à de grandes distances.

Face au succès de la formule de S20 TL dans ses versions spécifiques aux Dragons Portés, la maison Laffly va décliner son modèle pour plusieurs utilisations. Le S20TL PC est retenu en 1937 comme voiture de commandement des Dragons Portés, des Chasseurs Portés

Prises lors des commémorations de la bataille de Montcornet en Mai 2010 ces photos de ce superbe Laffly S20TL (fabrication Hotchkiss) nous permettent de rendre hommage aux collectionneurs qui, par leur passion et leur pugnacité, nous permettent de pouvoir admirer de tels véhicules en état de marche. *(Collection Pascal Danjou)*

mais aussi au commandement des grandes unités mécaniques. Le véhicule est entièrement tôlé et porte sur son toit une antenne râteau, caractéristique des postes ER26 ter dont il est équipé. Il est commandé à 68 exemplaires avant guerre, tous livrés en octobre 1939. Les commandes de guerre attribuées à Hotchkiss seront de trente exemplaires immédiatement puis 5 exemplaires par mois, mais il est probable qu'aucun de ces véhicules n'ait pu être livré complet aux armées avant la fin de la campagne.

Toujours destinés au Régiment de Dragons Portés, Laffly construira une citerne sur le châssis du S20 TL déclinée en deux versions : une citerne de 1 900 litres en alliage léger et l'autre de 1 450 litres en acier. Commandé à 85 exemplaires, dont 46 au titre des commandes de guerre chez Hotchkiss, seuls 39 exemplaires de la version citerne seront livrés.

Le S20TL colonies dont 16 exemplaires seront livrés au printemps 1939 fait partie de ces matériels construits pour la compagnie portée de Largeau, formée pour contrer les appétits italiens depuis le sud Lybien. Complètement inadaptés aux conditions d'emploi en Afrique ils ne parviendront même pas à leur destination finale à Largeau et tomberont tous en panne, avant d'être stockés à Koro Toro dans le sud du Tchad.

Le S20TL offre une très bonne aptitude à la circulation en terrain varié.

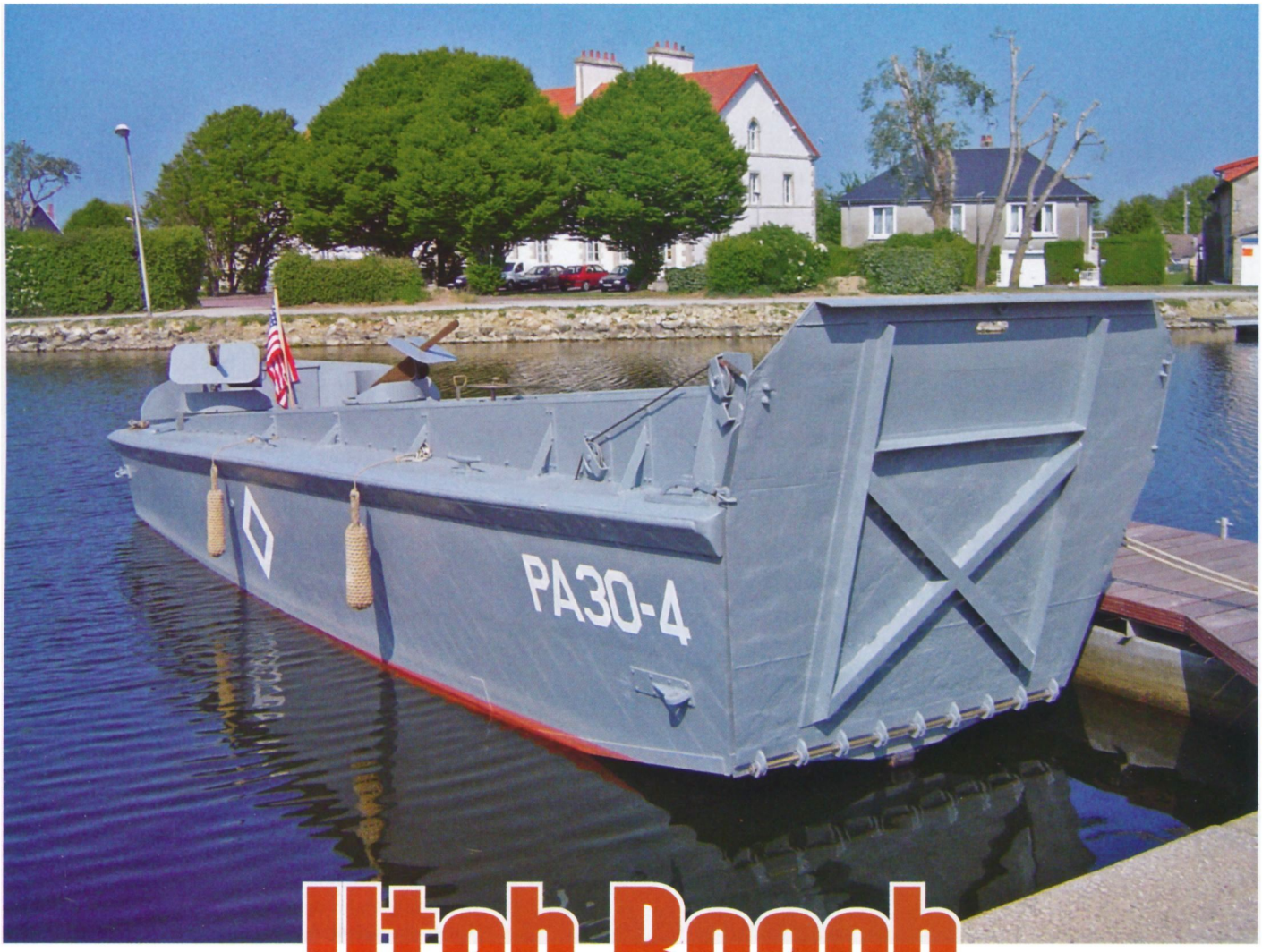
Ci-dessus.
Ce Laffly a été récupéré par des soldats de la Luftwaffe, l'Allemagne n'hésitera pas à réutiliser ces engins car leurs possibilités correspondaient bien à leur vision de la guerre éclair. *(Collection Pascal Danjou)*

Pour être complet quant aux déclinaisons du Laffly S20 TL il convient de citer l'exemplaire livré à la section technique du génie, spécialement aménagé pour le transport du personnel du génie mais qui restera un exemplaire unique en raison des événements, tout comme le Laffly S20 livré à la marine.

Après la campagne de France, les troupes allemandes réutiliseront les S20TL grâce à ses qualités tout terrain. Certains modèles seront transformés en montant des ridelles arrière, on retrouve d'ailleurs ce montage dans les Laffly réutilisés par l'armée française dans l'immédiat après guerre. Lorsqu'ils seront démilitarisés et vendus par les domaines à la fin des années cinquante, ces tracteurs dit à « adhérence totale » feront le bonheur d'entreprises privées comme dépanneurs, tracteurs forestiers ou encore engins de servitude portuaire. ■

Bibliographie :

- *L'automobile sous l'uniforme* – F. Vauvillier – Massin – 1992
- *Les automitrailleuses de reconnaissance – tome 2 , l'AMR 35* - F. Vauvillier – H&C – 2005
- *Les automitrailleuses Citroën Kegresse* – Trackstory n° 12 – P. Danjou – Editions du Barbotin – 2011
- Archives du SHD Vincennes



Utah Beach
6 juin 2011, 8h30

« Challenge L.C.V.P. – Higgins Boat » a mis à disposition d'associations de reconstitution (C.S.M – Lions de Carentan) son L.C.V.P afin de commémorer le 67e anniversaire du Débarquement. Parti de Carentan, vers 4h du matin, le bateau remonta le canal jusqu'à la mer pendant 1h30. Ensuite, il fallu patienter pendant trois heures au large d'Utah Beach, face au musée, afin d'attendre la marée basse et le public pour entamer l'approche et le débarquement des G.I.s.

Après une première manœuvre avortée pour cause de vague de travers, la barge se positionna perpendiculairement à la plage et la rampe s'abaissa permettant aux 18 participants de se jeter à l'eau pour rejoindre la plage.

Cet exemplaire, l'unique à flot en Europe, porte le numéro L9386. Construit en 1942, il participa aux différentes opérations amphibies en Méditerranée dès 1943 (AFN, Sicile, Italie).

Il intègre la Marine Nationale dans les années cinquante et est en service à l'Ecole des Fusiliers Marins. Le L.C.V.P est vendu par les domaines en 1976. Il sera retrouvé en 1996, échoué au fond d'une vasière de la rivière Laïta dans le sud du Finistère. Plusieurs années seront nécessaires aux membres de l'association pour restaurer complètement le bateau. Il est remis à flot en mai 2008 à temps pour l'Armada de Rouen.

Cet été, la barge est visible à quai dans le port de plaisance de Carentan (partenaire de l'association) jusqu'à cet automne où elle devrait être convoyée à St Vaast la Hougues pour un chantier de restauration du bordé.

L'association est en recherche de mécènes et de bénévoles pour constituer son action de préservation du patrimoine militaire maritime. ■

« Association Challenge L.C.VP. – Higgins Boat »
Site Web : http://www.challengelcvp.com/

Texte & Photos :
Pierre-François BOSELLI

Fiche technique du L.C.V.P. " PA30-4" (Landing Craft Vehicle & Personnel)

Concepteur et fabricant : Higgins industries Inc (Nouvelle Orléans)
Autres fabricants (sous-licence) : Chris-Craft Corp, Dodge Boat & Plane Co., Matthews Co. et Chamberlin Corp.
Année de construction : à partir de 1942
Exemplaire fabriqués : de 20 000 à 23 000 selon les chiffres
Architecture : Coque en V, en bois et contreplaqués marine
Blindage : Rampe avant et protection latérales en acier STS de 6.35 mm
Longueur : 11 mètres
Largeur : 3,29 mètres
Tirant d'eau : 0,70 mètres à l'avant - 0,96 mètres à l'arrière
Poids à vide : 8,5 tonnes
Armement défensif (AA) : 2 mitrailleuses 30. Browning 1919A4 (7,62 mm) sur supports Navy Mark-21 (les mêmes que sur le tank amphibie LVTA1)
Equipage : 1 pilote, 1 mécanicien (moteur & rampe) et deux matelots polyvalents
Capacité : 36 fantassins (une section) ou une charge de 3600 kg (véhicule (Jeep, Dodge, matériel, etc.)
Motorisation principale : GRAY-MARINE 64-HN9 Diesel 2 temps de 225 CV (la version marine du diesel GM 6-71 utilisé sur certains chars : M10 tank destroyer)
Vitesse d'utilisation : 9 nœuds (16,7 Km/h)
Vitesse maxi : 15 nœuds (27,8 Km/h)
Capacité réservoirs : 2 x 340 litres
Autonomie : 200 km

6 juin 1944, 6h30, les G.I. de la 4th Infantry Division se lancent à l'assaut d'Utah Beach...

Dans un mètre d'eau à 12°, après 5 heures en mer, les G.I.s se jettent à l'eau, s'écartent en V pour éviter la rampe et rejoindre la plage.

A Paris, près de la République

LA PLUS GRANDE LIBRAIRIE DE FRANCE

A&C

LA LIBRAIRIE DES LECTEURS DE

tank-zone.com **TANK & MILITARY VEHICLES**

HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

www.librairie-ac.com

8, rue de Crussol, 75011 Paris

Ouverte le lundi (13 h-19 h) et du mardi au samedi (10 h-19 h).

Téléphone :
+ 33 (0)1 47 00 68 72

Adresse e-mail :
info@librairie-ac.com

Anciennement au 19 avenue de la République, la librairie ***Armes & Collections*** a changé d'adresse mais reste à deux pas.
Au ***8, rue de Crussol***, dans le 11e arrondissement de Paris, retrouvez la totalité des rayons auxquels vous étiez accoutumés, avec bien entendu la plus grande sélection d'ouvrages disponibles en France, ainsi que la collection complète des anciens numéros de votre magazine préféré.
Une visite s'impose, un **cadeau** vous y attend.

catalogue en ligne :
www.librairie-ac.com
Livraison en 48 heures

La **Librairie A&C** a changé d'adresse mais pas de quartier. Retrouvez-la en suivant le parcours pointillé (*plan*).

La librairie est desservie par trois stations de métro **République**, **Oberkampf** et **Filles-du-Calvaire**.
Parking public au 50, rue de Malte.

Sur place, vous serez accueillis par les piliers de la maison, Jean-Yves Nasse ***(photo ci-dessus)*** et Nicolas Morel.

CADEAU DE BIENVENUE

un exemplaire de TANK MILITARY VEHICLES gratuit*
sur présentation de ce coupon
offre valable jusqu'au 31 août 2011

* ancien numéro au choix

Tracteur High-speed M5 1re partie

Nous vous présentons dans cet article l'incroyable restauration d'un tracteur High-speed M5 réalisée par David Raspilair. Il est des restaurations qui peuvent être impressionnantes, celle-ci en est une si on considère la taille et le peu d'exemplaires produits, mais aussi et principalement, l'état du véhicule lors de son achat et le travail réalisé.

En 2008, David recherche depuis quelques temps déjà, un tracteur d'artillerie chenillé M4 fabriqué par Allis-Chalmers. Un jour de février 2009, un ami l'appelle et lui indique qu'un tracteur M5 est en vente, mais le prévient que c'est une épave sûrement impossible à restaurer.

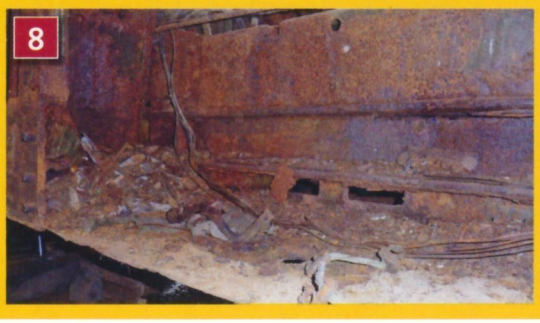
Le M5, un peu d'histoire

Devant le manque cruel de tracteurs rapides d'artillerie, la société « International Harvester vehicles » proposa le tracteur M5 réalisé sur la base d'éléments du char léger M3. Il était chargé de tracter les pièces de 105 mm M2, 155 howitzer M1 et le canon M1 de 4,5 inches. Sa production commença en mai 1943 et dura 24 mois. Un total de 5 290 exemplaires ont ainsi été produits. En mai 1945, une nouvelle version appelée M5A1 fit son apparition. Elle possèdait une ossature au-dessus de la cabine et était équipée d'un rail pour une mitrailleuse de 12,7 mm pour la défense antiaérienne, et de caissons pour le transport d'obus. Sa production cessa en août 1945 après la production de 589 exemplaires. Après

Ci-dessus.
Le M5 entièrement terminé lors de sa sortie à Tanks in Town en août 2010.

Ci-dessous.
Le M5 lors de son chargement. Vue sur l'avant avec sa boîte de transmission. On remarque à l'intérieur du côté de caisse restant quelques éléments de la carrosserie démontés par l'ancien propriétaire.

Par David RASPILAIR
et Patrick SARRAZIN



1 – 4 février 2009. Le M5 sur son plateau à son arrivée. Sur l'avant, posé sur des palettes, le poste de pilotage et un caisson. Vu de là, il peut presque paraître complet.

2 – Le train de roulement côté droit. La poulie de tension est relevée car l'amortisseur est cassé.

3 – En route pour l'atelier.

4 – Début mars. Le moteur est enlevé ; on peut s'apercevoir de l'état de l'intérieur. Les reservoirs sont encore en place.

5 – Le tableau de bord d'origine. Malgré son état, il ne manque qu'un compteur.

6 – Mi-mars. Le train de roulement et la tôle de flanc châssis sont démontés.

7 – La transmission finale après le démontage du barbotin. Il faudra une semaine pour arriver à le dégripper.

8 – La corrosion est impressionnante. Les tôles du châssis ne sont que de la dentelle.

9 – L'avant avec le bloc transmission qui est la pièce maîtresse de l'engin, après la dépose du treuil.

guerre, de nouvelles transformations apparurent sur la suspension et les tracteurs M5 et M5 A1 furent modifiés pour devenir M5 A2 et M5 A3.

La découverte

En février 2009, après avoir reçu l'information, le propriétaire est contacté et la vente conclue après une courte discussion. Dès le lendemain, sans avoir vu l'engin et avec seulement les informations données par son propriétaire, la décision est prise de partir avec le porte-engin pour le ramener. Le mercredi 25 février 2009 à 10 heures, après avoir roulé toute la nuit avec un collègue en se relayant et n'avoir dormi que deux heures, ils arrivent sur place, l'engin est là, rangé dans un hangar, mais dans quel état ! Le propriétaire l'avait acheté dix ans auparavant après qu'il soit resté à tous les vents pendant de nombreuses années. Sa structure non protégée était devenue une baignoire où l'eau et les feuilles s'étaient déposées pour ronger entièrement l'intérieur. Le propriétaire avait commencé à le démonter, mais devant la tâche et le manque de pièces sur le marché, il avait finalement renoncé. Le M5 est là, dans le noir d'un hangar, mais peut-on encore lui donner une désignation ? Il ne reste plus que le châssis avec son train de roulement, surmonté de son moteur et d'un côté de caisse. Les autres éléments, les caissons, le tableau de bord, sont à côté sur des palettes. Devant l'étendue des dégâts, la tâche à entreprendre semble insurmontable. David décide tout de même de tenter l'aventure…

Le rapatriement

La décision est prise, « je sens que je vais me faire traiter de fou »! Etant venu avec la semi, je charge le tracteur sur le plateau ainsi que les pièces démontées par le vendeur avec son aide. Possédant un Berliet équipé d'un treuil de Dodge, nous parvenons à pousser le M5. Pour

1 – Détail du côté avant droit. On remarque la corrosion des tôles du châssis.

2 – La poulie de tension côté droit avec son amortisseur cassé. Toute la boulonnerie et les axes sont soudés par la rouille.

3 – Fin mars. Le démontage avance à grands pas.

4 – Après le démontage du train de roulement, on s'aperçoit de l'état des supports de caisse qui sont garnis à l'intérieur de bois pour permettre leur formage. Ils sont mangés par la corrosion. Trois seront à refaire.

5 – Tous les trous de boulons sont percés et taraudés à l'identique en pas anglais.

6 – Le train de roulement côté gauche lors de son démontage. Les garnitures des roues sont en bon état.

7 – Le châssis entièrement déshabillé. La décision est prise de le démonter entièrement.

8 – La boîte de transmission démontée ne semble pas avoir trop souffert du temps.

9 – Le châssis sur lequel il ne reste plus que les deux berceaux de support du train de roulement.

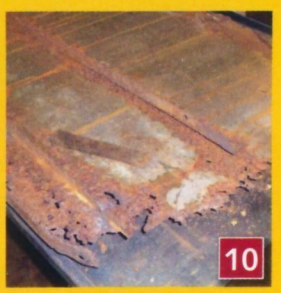
le diriger, c'est assis sur une caisse que je manœuvre les manches pour m'orienter. Heureusement, les mâchoires de frein ne sont pas grippées. Il reste à faire les 500 kilomètres du retour.

Arrivé tard le soir, c'est dès le lendemain que j'entreprend de descendre l' « engin » pour le rentrer dans mon atelier avec l'aide d'un GMC et d'une poignée de collègues.

Après une inspection complète, nous constatons que plus une seule tôle de la caisse n'est récupérable. Le moteur d'origine qui est encore en place semble en bon état et n'est pas bloqué. La boîte de transmission est elle aussi complète, mais dans quel état ! Pour le châssis, c'est une autre histoire ; les dégâts semblent irréparables, tout est vraiment entièrement rongé par la rouille et les plaques entre les longerons de châssis et de passage de chenilles partent en lambeaux. Le faisceau électrique, ou du moins de ce qu'il en reste, est à jeter. Il faut donc essayer de retrouver les éléments manquants et faire une liste de ceux qui peuvent être remis en état ou refaits. Je dois aussi me mettre à la recherche de la documentation de ce tracteur.

Le démontage

11 mars 2009. Le châssis est mis sur cales, en commençant par enlever le restant de la caisse avant de démonter les barbotins, et les chenilles qui sont en bon état et pas grippées. Le pare-chocs et le treuil qui sont complets et ne semblent pas avoir trop souffert du temps, sont enlevés. Les choses se compliquent lors du démontage du train de roulement ; tous les boulons qui lient les berceaux au châssis son entièrement soudés par la rouille. Le dégrippant et la chauffe sont de mise, mais rien n'y fait. Il faut donc les découper pour en venir à bout. Le 19 mars 2009, le train de roulement est entièrement démonté. Les poulies de tension avec



1 – Seule solution, les boulons des berceaux doivent être découpés.

2 – Détail des boulons qui sont soudés par le temps.

3 – Les berceaux sont enfin désaccouplés des longerons.

4 – Le « final drive » prêt à partir pour le sablage.

5 – Les barbotins avec d'autres pièces chargés pour partir au sablage.

6 – Les trains de roulement prêts à être sablés. Leur démontage se fera ultérieurement.

7 – Les diverses commandes du bloc de transmission déposées : le distributeur d'air et le vérin pilote des disques d'embrayage sont hors service.

8 – La fabrication des tôles de caisse avec celles d'origine qui servent de gabarit.

9 et 10 – Vous avez dit « dentelle » ?

leurs supports sont enlevées. On commence à voir à quoi ressemble le châssis mais l'impression n'est pas très bonne. Il reste encore le bloc différentiel et la boîte de vitesses (le final drive) qui est la pièce maîtresse. C'est elle qui donne envie de continuer l'aventure car à son ouverture, et c'est presqu'incroyable après avoir vu le reste, elle est en bon état intérieur. Une chance, elle est restée pleine d'huile ce qui l'a sauvée après toutes ces années. Pour démonter cette boîte, on doit extraire des tétons de centrage d'un diamètre de 20 mm. Ces tétons ont un rôle très important car ils servent à donner le bon écartement et le bon alignement au châssis. Après avoir enlevé le « final drive », il ne reste que l'armature du châssis et, devant l'ampleur des dégâts, la décision est prise de la démonter entièrement, pièce par pièce. Là encore, il faut découper tous les boulons pour séparer les différents supports et entretoises des longerons. Tous les boulons cassés ou coupés lors du démontage sont repercés et taraudés... en pas anglais, comme à l'origine ! Il reste à dénicher de la boulonnerie identique, mais où ? Elle est trouvée dans une société spécialisée sur Paris avec livraison en 48h. Seuls les écrous des poulies de tension doivent être réalisés par un tourneur car aucune concordance n'est disponible.

Fin mars. En un mois, un travail titanesque est réalisé. Toutes les pièces démontées sont vérifiées, celles capables d'être restaurées sont chargées pour partir au sablage. Une grande partie de plaisir va pouvoir commencer. Près de deux tonnes de sable sont nécessaires pour mener à bien l'opération. Les trains de roulement sont sablés sans être démontés, les ensembles étant corrects. Seuls les roulements des axes de galets doivent être changés. Le sablage dure deux à trois semaines. La pièce la plus délicate à sabler fut le bloc différentiel car il perdait beaucoup d'huile à force de le manipuler. La météo n'étant pas favorable, chaque pièce est traitée au

1 – Les courbes de découpe des flancs du châssis sont réalisées avec les originales comme patrons.

2 – Une des seules parties de la carrosserie de la caisse qui pourra être sauvée : le côté de garde-boue arrière.

3 – Les tôles de passage de chenille seront elles aussi refaites.

4 – Le bloc transmission après sablage et passage l'antirouille.

5 – Les deux longerons du châssis après sablage ; la corrosion est quand même importante, mais ils restent viables.

6 – Le bloc moteur semble en bon état. Savoir qu'il n'est pas bloqué est déjà une bonne chose.

7 – Les deux carburateurs Zenith devront subir un bon nettoyage.

8 – L'intérieur d'une des culasses avec son oxydation ; certains sièges de soupape sont oxydés mais restent étanches.

9 – Le bloc moteur mis à nu. Les chambres des cylindres sont légèrement corrodées.

10 – Les pistons sont en bon état, seuls les segments étant cassés sur certains.

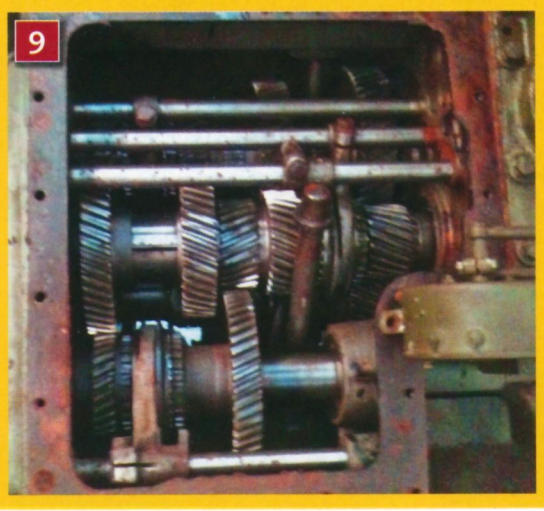
fur et à mesure d'un primaire antirouille pour éviter toute corrosion supplémentaire

La caisse

Dans le même temps, la reconstruction de la caisse est entreprise. Parlons plutôt de « refabrication » car aucun des éléments ne peut être restauré. Ils servent seulement de gabarits pour les courbes de pliage, les découpes et les trous de fixation. Les éléments sont réalisés comme à l'origine dans de la tôle de 3 mm. Heureusement, pour cette étape, les connaissances de David lui permirent d'accélérer la production en ayant accès à des outils tels que découpeur plasma, plieuse, cisaille et postes à souder portables : un vrai puzzle même en ayant les tôles d'origine. De plus, il manquait certaines cotes, les éléments étant rongés par la rouille. Pour l'assemblage, comme l'ensemble est lié au millimètre, il y eut quelques péripéties à assembler les différentes parties. Certains éléments ayant même dû être refaits plusieurs fois.

Le moteur

Début avril 2009. Le moteur commence à être déshabillé de son collecteur, des carburateurs, du compresseur et de la pompe à eau. Une culasse est aussi démontée. Surprise, les culbuteurs, les tiges, les ressorts, l'arbre, tout est en très bon état ! Les chambres des pistons sont légèrement rouillées. Les soupapes sont aussi impeccables, même le joint n'a pas souffert du démontage. Il reste l'autre culasse à enlever pour être fixée au sujet du moteur, à moins que le vilebrequin ou les paliers soient fatigués. La deuxième culasse est enlevée et, comme sur la première, aucune anomalie n'est relevée. Le bloc est démonté ; une chance, le vilebrequin ainsi que les paliers sont en très bon état. Seuls les segments sont cassés. Ils sont commandés dans la région parisienne dans une société spécialisée dans la fabrication de sections... avec



1 – Un simple polissage des chambres au honoir les remettra à neuf.

2 – Les chambres avant et après leur polissage.

3 – La boîte réductrice de petite et grande vitesse est complètement hors d'usage, On remarque l'incrustation des billes de roulement dans les dents des couronnes d'engrenage.

4 – Le bâti-moteur ouvert. Vilebrequin, paliers et coussinets sont en bon état.

5 – La distribution ouverte. Elle est par engrenage et en parfait état.

6 – L'embrayage qui a trempé de nombreuses années dans l'eau est complètement collé par la rouille et irrécupérable.

7 et 8 – L'axe de sortie d'embrayage avec sa clavette sectionnée devra être changé.

9 – La boîte de vitesses ouverte est en très bon état.

10 – Vue sur l'intérieur du « final drive » avec son différentiel et les mâchoires de freins. Etant restés dans l'huile, ils n'ont subi aucun dommage.

seulement un modèle et un piston ! Après un rodage des chambres et des soupapes, le moteur peut être remonté. Les deux carburateurs Zénith sont nettoyés, démontés, vérifiés. Là encore, pas de surprise, tout est en bon état. Il manque encore à trouver un démarreur, une génératrice et un collecteur d'échappement complet.

Le bloc transmission

Le démontage débute par l'embrayage et la boîte « high and low ». Pour l'embrayage, après être resté dans l'eau pendant des années, les deux disques sont hors d'usage, soudés par la rouille. Impossible de trouver le même modèle, il est laissé de côté en espérant trouver une solution. Les tracteurs d'artillerie High Speed, possèdent une boîte intermédiaire qui permet de passer en vitesses courtes d'une simple pression sur une quatrième pédale (emergency clutch), ce qui permet au tracteur de pouvoir se sortir d'endroits difficiles mais ce système et très complexe. Il fonctionne à l'aide d'un vérin pneumatique qui fait coulisser la fusée d'embrayage pour passer d'un plateau d'embrayage à l'autre. Le changement est donc assez brutal. De plus, les roulements intérieurs ont perdu leurs billes qui sont passés à travers les pignons. C'est pour cela qu'il y a souvent sur l'arbre une rupture de clavette à cet endroit, comme ici. La boîte de vitesses entièrement remplie d'huile et restée en bon état ; seuls les coulisseaux sont légèrement oxydés. Une bonne révision fut seulement nécessaire. Reste le « final drive », lui aussi entièrement rempli d'huile, et qui n'a pas souffert du temps. Les bandes de freinage sont correctes et encore bien garnies. Un simple nettoyage et une vidange le rendront comme neuf.

En seulement deux mois, le travail qui à été réalisé est impressionnant. Nous terminerons à ce stade cette restauration hors du commun. Nous vous proposerons de découvrir la suite dans une deuxième partie. ■

6e Festival d'Histoire vivante de Marle

Les 24, 25 et 26 juin, le Musée des Temps Barbares, sous l'égide d'Alain Nice, organisait son 6e festival d'Histoire Vivante à Marle dans l'Aine (02). Près de 1 000 reconstituants étaient rassemblés présentant des campements et matériels de l'époque romaine à la Deuxième Guerre mondiale.

Par Pierre-François BOSELLI

La journée du vendredi a été consacrée aux enfants des écoles qui ont pu ainsi découvrir les costumes, traditions aux travers des âges. Durant le week-end, un large public est venu voir les troupes sur l'arène centrale, présentant batailles, formations de combats, tirs de canons etc. L'essentiel des véhicules se situant sur le plateau du dernier conflit mondial. La chenillette AMR Renault type UE de Monsieur Vermot-Desroches, remarquablement restaurée et entretenue, fut de loin le véhicule le plus actif sur le terrain. Elle remplit parfaitement la mission pour lequel elle fut conçue en ravitaillant les groupes, transportant bidons d'eau et matériels sur les 4 hectares du campement. Le principe de cet engin était de pouvoir avancer vers la ligne de front rapidement à l'abri de son blindage pour ravitailler en munitions les artilleurs ou tracter un petit canon. Le pilote pouvant faire basculer la benne à l'arrière, ou ouvrir/fermer le crochet de remorquage pour le canon ou la remorque à l'aide de manettes se situant dans l'habitacle. Pour se protéger, le pilote rabattait la calotte blindée sur lui ; celle-ci étant traversée d'une « meurtrière » horizontale pour le champ de vision. *(cf* Les Automitrailleuses de Reconnaissance *tome 1 – Histoire & Collections)*. Cette chenillette était présentée au sein du Collectif France 40 – Thiérache Histoire Vivante reconstituant un bivouac armée française au printemps 1940.

Pour le reste, au-delà de quelques Jeeps, dont une très belle S.A.S, le plateau Deuxième Guerre mondiale était principalement constitué de véhicules de l'association R.A.D.A.R (Rassemblement Axonais Des Amis de la Résistance). Etaient présentés 21 véhicules lourds dont Half-Track, Scout-Car, Federal, Automitrailleuse M8, Ward La France, GMCs, Dukw et le Sherman M4 Moghrane de Monsieur Pala.

Une démonstration dynamique des véhicules fut présentée en clôture des journées du samedi et du dimanche, mettant bien évidemment le Sherman et autres chenillés en vedette. L'ensemble des engins présents sur le site fut convié le dimanche à un grand défilé en ville. ■

En haut et ci-contre.
Sherman M4 Moghrane 2e D.B. affecté au 12e RCA (Régiment Chasseurs d'Afrique) 2e Escadron de combat

Page ci-contre.
Chenillette Renault UE et son canon *(photo 1),*
Jeep SAS *(Photo 2),* ***Half-track 82 A.B.*** *(photo 3),*
DUKW *(photo 4),* ***Scout-car Rue du Siam 2e D.B. affecté au R.B.F.M. (Régiment Blindé de Fusiliers Marins) 4e Escadron de combat*** *(photo 5),* ***Kübelwagen*** *(photo 6).*

1

2

Historique « Moghrane »

Le Sherman présenté par R.A.D.A.R n'est pas une reconstitution du char portant le nom *Moghrane* mais le véritable *Moghrane*.

Il arrive en Grande-Bretagne le 22 avril 1944. Affecté à la 2e Division Blindé de Leclerc, Le 21 juillet il quitte Weymouth et débarque le 1er Août 1944 sur Utah Beach. Il effectua la traversée sur le LST 1119. Il suivra le parcours de la division française et participe successivement à la bataille de Normandie, d'Alençon, Rambouillet, libération de Paris, puis Dompaire, la campagne d'Alsace et la libération de Strasbourg. Il revient ensuite sur la côte et participe à la réduction de la poche de Royan.

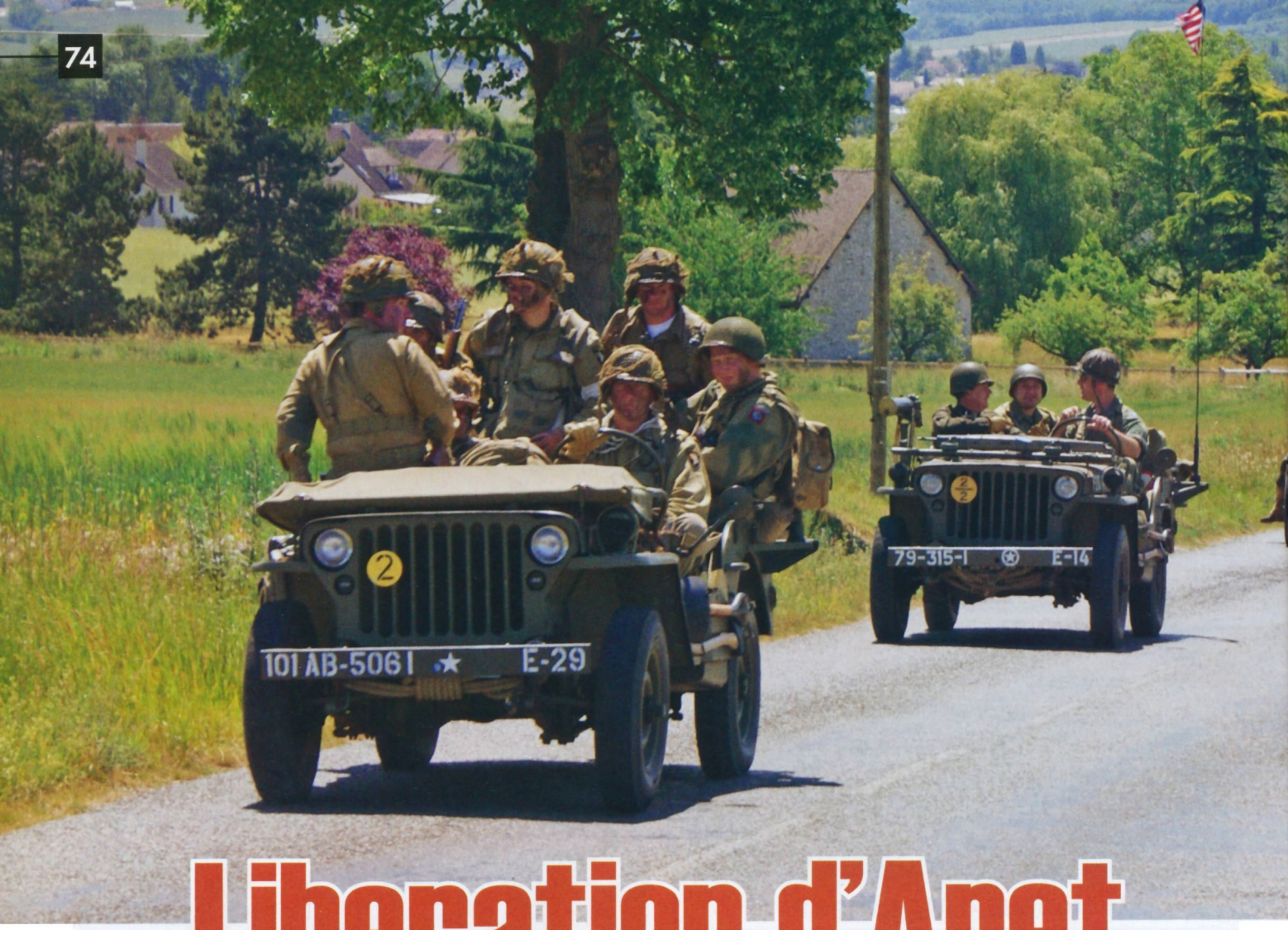
Equipage : Marechal des logis André Dubreuil (chef de char), Brigadier Henri Diard (conducteur), Heddia (pilote), Anton (radio chargeur), Million (tireur). Véhicule ravitailleur : Half-track *Saint-Genis*.

3

4

5

6



Liberation d'Anet

Les samedi 28 et dimanche 29 mai derniers, les communes du canton d'Anet dans l'Eure et Loir ont rendu hommage à tous ceux qui ont œuvré pour sa libération en août 1944.

Par Patrick SARRAZIN

Cette commémoration, réalisée à l'initiative de Didier Simo, Maire du Mesnil-Simon et avec le concours des associations locales, avait pour objet de retracer et remémorer les événements qui ont eu lieu entre le 18 et le 22 août 1944. C'est en collaboration avec l'Association VMRM (Véhicules Militaires et Reconstitution du Mantois) et l'Association TFSM d'Elbeuf (Troupe Française de Spectacle Militaire) que le rassemblement était réalisé. Le campement était établi sur le très beau site de la « La Friche » du château d'Anet. Ce sont quelque 14 associations et des privés avec une centaine de véhicules qui ont répondu présents pour cette première. Plusieurs cérémonies commémoratives ont eu lieu le samedi et le dimanche matin dans les différentes communes limitrophes d'Oulins, La Chaussée d'Ivry, le Mesnil-Simon, Gilles et Anet. Durant tout le week-end, le nombreux public a pu découvrir les campements impeccablement reconstitués. Le samedi soir, un bal ambiance années 40 clôturait la journée. Le dimanche après-midi, une reconstitution de combats entre Américains et Allemands se déroula sur la commune de Guainville. Ce spectacle d'environ 45 minutes mis en scène par l'AFSM, a grand renforts d'artifices et de tirs à blanc, reproduisit les combats de retardement menés par les Allemands lors de l'avance alliée. Il est à noter la présence lors de ces deux jours de Mr John RG Guint, vétéran américain qui débarqua le 6 juin 44 sur la plage d'Omaha Beach.

Cette première manifestation réalisée à Anet connut un franc succès, aussi bien, du côté des collectionneurs, que du public qui avait fait le déplacement. Elle devrait être reconduite dans deux ans. ■

Ci-dessous.
Un rare Dodge WC12 appartenant à Jean Rouy de Normandie.

Ci-dessus.
Un des deux Dodge WC52 aux couleurs de l'US Navy présents lors de ce week-end. Celui-ci appartient à Patrick Oursaire du EJM44 d'Etampes.

Ci-dessous.
Le staff-car Chevrolet aux couleurs de l'US Navy de Jean Lagneau du club les « Compagnons d'Irène ».

Le M31 de Bernard Petit des Compagnons d'Irène dans les rues de Guainville.

Le White Scout Car M3A1 Nieuport aux couleurs de la 2e DB et son équipage de l'Union Jeep Vexin. En noir et blanc, cette photo pourrait passer pour un document d'archives tant le véhicule, sa remorque et son impedimenta sont fidèlement reconstitués.

La M8 de Karl Brachet du club « Ghost Treaders Museum » de Châteaudun.

La Jeep, ou la bonne à tout faire de l'armée américaine; ici tractant le canon léger antichar de 37 mm.

Les véhicules américains pris en embuscade lors de la reconstitution du dimanche après-midi.

NOUVEAU

1973-2000 LES MAQUETTES MATCHBOX

La société Lesney, utilisatrice du nom «Matchbox » fut fondée en 1953. C'est elle qui imagina ces petits véhicules à prix « argent de poche » et leur présentation qui rappelait par le format et les couleurs une boîte d'allumettes (« match box » en anglais). Modèles réduits d'avions, de chars de bateaux, de motos er de voitures mais aussi les petits soldats firent les beaux jours de l'enfance des quadra d'aujourd'hui…
Cet ouvrage retrace les quarante années de gloire d'une firme, d'une marque de maquettes destinées aux débutants comme aux passionnés les plus exigeants.

80 PAGES • 250 PHOTOS • 17,00 €

BON DE COMMANDE P.81

combats, mais sans leur cap comforters ils ressemblaient à de l'infanterie traditionnelle ». Comme certaines poses sont dupliquées sur les grappes, on se retrouva avec deux « Maréchal Rommel » dans la boîte consacrée à l'Afrika Korps ! (cette boîte contenait aussi deux prisonniers écossais vu le béret caractéristique de ces troupes). Les figurines des

Anzacs, des japonais et des parachutistes de l'OTAN furent elles sculptés par Ron Cameron qui prit la relève après 1978 (voir Les petits soldats AIRFIX à l'échelle HO/OO, page 90-91). Un nouvel illustrateur fut recruté pour réaliser les boxarts de cette nouvelle gamme jaune : Doug Post.

Prototype du modèle du Panther Ausf. G comme illustré dans le catalogue. On reconnaît la caisse, la tourelle et le bouclier du canon du modèle Airfix.

de forme – *« un kit est conçu à l'économie et sa simplification ça se voit »* conclut Scale Models (septembre 1974).
L'été 1974 vit l'introduction de la gamme de blindés au 1/76 (en gamme pourpre) avec le Sherman Firefly, le Comet mk1, le Pz III Ausf. L, le Panther Ausf. G, l'automitrailleuse Humber, l'automitrailleuse lourde Puma, l'obusier automoteur Wespe, le half-track de DCA M16, le Jagdpanther et le Chaffee. Plusieurs des pré-maquettes utilisées pour annoncer cette nouvelle série semblaient avoir été réalisées en convertissant des modèles Airfix. Le Panther semble bien être le kit Airfix

appuyée « même si » en général le kit est bien détaillé avec des détails moteur et cockpit mis en valeur et des caisses de munitions et l'armement visibles grâce à des panneaux amovibles ». C'est sur la décoration que se focalisèrent les critiques et ce fut le début d'une controverse au travers du courrier des lecteurs du magazine qui ne se termina que par

A l'opposé de Maquettes Plastiques Magazine, les critiques britanniques reçurent le nouveau Spitfire Mk 22-24 avec un enthousiasme modéré, le critique de Scale Models (août 1977) notant d'une part – *qu'une [documentation détaillée] n'est pas nécessaire pour constater que la gravure des lignes de structure est un poil trop*

LES PETITES ANNONCES

TANK & MILITARY VEHICLES
HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

LA BELLE AUTO D'EPOQUE

Entretien - Restauration
TOUTES MARQUES

Mécanique Tolerie Peinture

Tel: 06 76 63 52 31
email: labelleautodepoque@yahoo.fr

VENTES-ÉCHANGES

PIÈCES DÉTACHÉES

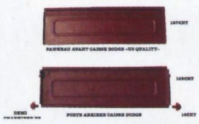
● - BOITE CONNEXION RADIO BC 606 BLINDÉ US NEUVE ORIGINE 39 € HT - jeepsudest@orange.fr - 04 90 39 56 27

● - PHARE 6V COMPLET GMC NEUF ORIGINE «GUIDE USA» 80 € HT- jeepsudest@orange.fr - 04 90 39 56 27

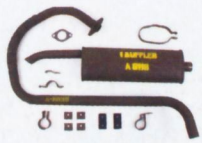
● - KIT COMPLET REPRO USM1 INERTE 160 € HT- jeepsudest@orange.fr - 04 90 39 56 27

● - POMPE A EAU COMPLETE FORD GPW NEUVE ORIGINE 149€ HT- jeepsudest@orange.fr 04 90 39 56 27

● - PIECES DE CAISSE DODGE US - jeepsudest@orange.fr 04 90 39 56 27



● - KIT ECHAPPEMENT COMPLET JEEP 99 €HT - jeepsudest@orange.fr - 04 90 39 56 27



VÉHICULES

● - JEEP M201 COMPLÈTE, TYPE US, BÂCHE & SELLERIE USA + ACCESSOIRES 14800 € jeepsudest@orange.fr - 04 90 39 56 27

● Ford GPW early juin 1942, superbe etat general, nombreuses pieces origines, matching numbers chassis et caisse, pneus military, jantes de combat, sellerie et capote neuve, peinture neuve, lot de bord, ... modele tres rare ! Prix: 25900€ INDIAN CARS 01.30.05.04.11

● Willys MB slat grill, n115864, 6 volts, moteur Willys W1, restauration complète aux USA en 2009, sellerie beachwood, pneus military, lot de bord cplet, nbreuses pieces d'origine, ... très bel etat general, RARE! PRIX: 29900€ INDIAN CARS 01.30.05.04.11

● Hotchkiss M201, 24 volts, marquages us sur demande, pneus military neufs, sellerie et capote toile us neuves, lot de bord, revision complete effectuee, ... superbe etat PRIX : 17900.00€ INDIAN CARS 01.30.05.04.11

● R. Citroën Kegresse, Horch, Stoewer, semi-chenillés allemands et pièces pour Somua et Laffly. ☎ 06.82.21.93.15 (Seine-et-Marne).

Tractez en sécurité
100 4x4 à choisir
Chez 4x4 Edouin
à votre service à Bernay 27300
depuis 1977
Vues du stock :
www.4x4edouin.com
02 32 46 23 59
ACHETONS 4X4

OFFRE SPECIALE

LA RUBRIQUE PETITES ANNONCES

Vous recherchez des pièces de rechange ou de la documentation technique, vous souhaitez vendre un véhicule ou nouer des contacts avec d'autres passionnés de votre région, cette rubrique est là pour vous y aider. Il vous suffit simplement de retourner le coupon ci-dessous avec votre règlement (voir tarif) et d'éventuelles photos.

FORMULE 1

Une PA texte sans photo dans les annonces classées Offre réservée exclusivement aux particuliers.

GRATUIT

FORMULE 2

Une PA texte avec photo couleur dans les annonces classées Offre réservée exclusivement aux particuliers.

6,50 €

PETITES ANNONCES PROFESSIONNELS

La rubrique Petites Annonces est également ouverte aux professionnels sous forme de modules encadrés. Pour tous renseignements et tarifs, contacter Séverine Piffret :

- par téléphone au 01 40 21 17 99
- par fax au 01 47 00 51 11
- par mail s.piffret@histecoll.com

PETITE ANNONCE

réservée aux PARTICULIERS

TMV001

Choisissez votre rubrique :

❑ Véhicules ❑ Pièces détachées ❑ Documentation

V. ou R.

Préciser V. (pour Vends) ou R. (pour Recherche) au début de votre annonce.

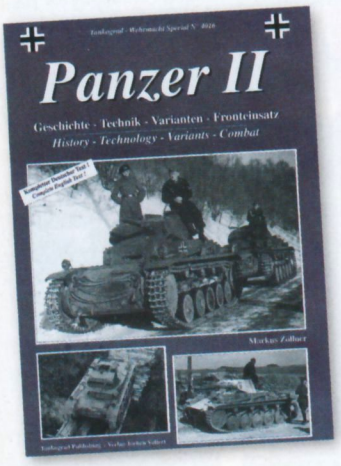
Gratuit sans photo
6,50 € avec photo

à adresser avec votre règlement à :
Histoire & Collections
5 avenue de la République
75541 PARIS cedex 11

Dans la bibliothèque de TMV

Panzer II

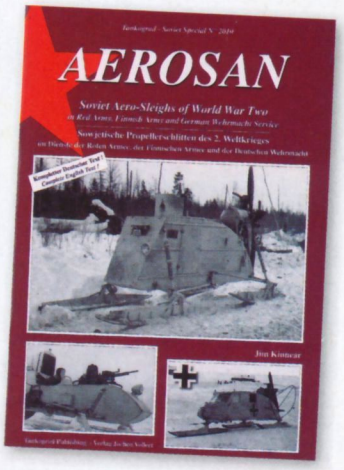
Pendant la Seconde Guerre mondiale, la réputation de la Panzerwaffe allemande s'est essentiellement construite autour des chars Panther et Tiger. Pourtant, moins de dix ans avant l'entrée en action de ces deux chars mythiques, le corps blindé ne disposait que de Panzer I et II principalement utilisés pour l'entraînement puis durant le début du conflit jusqu'à l'apparition de Panzer plus lourds. Cet ouvrage largement iconographique retrace l'évolution et les engagements du Panzer II. Les chapitres sont divisés selon les différentes versions (les « Ausführung » en V.O.) du petit char et le dernier est consacré aux variantes construites sur châssis de Panzer II : lance-flamme, char d'instruction, canons automoteur et poseur de pont. Cet ouvrage offre un bon panorama au lecteur mais s'avère forcement limité vu le nombre de pages malgré un choix judicieux des clichés.



Par Markus Zöllner. 64 pages, 123 photos en N/B, texte bilingue anglais/allemand. Edité par Tankograd.

Aerosan : soviet aero-sleighs of WW2

Au cours de la première moitié du XXe siècle et tout particulièrement durant la dernière guerre, plusieurs armées ont développé des traineaux auto-propulsés par hélice (aerosan en russe) et qui seront utilisés sur les grandes plaines enneigées d'Europe du nord où la circulation des véhicules à roues s'avère malaisée. Plus grand utilisateur d'aerosans, l'Union Soviétique commença son utilisation dès la Première Guerre mondiale puis au cours de la Guerre civile russe. Durant la « Grande Guerre Patriotique », les aerosans furent utilisés lors de contre-offensives, devant Moscou notamment, et lors de raids où leur vitesse sur la neige fit merveille. De nombreux modèles virent le jour, des plus simples pour 2 hommes jusqu'aux plus imposants équipés d'une large cabine blindée et d'une tourelle armée d'une mitrailleuse voire d'un canon. Cet ouvrage exceptionnel par son sujet totalement inédit d'une part, et son contenu iconographique d'autre part, rassemble de nombreuses photos et dessins que l'on devine inédits pour la plupart. Les nombreux clichés montrent des Aerosans russes bien entendu mais aussi étrangers comme la Finlande et l'Allemagne qui ont developpé leurs propres modèles. Cette étude réjouira les amateurs de matériels militaires originaux.



Indispensable !

Par Jim Kinnear. 80 pages, 127 photos en N/B et 57 dessins et plans, texte bilingue anglais/allemand. Edité par Tankograd.

www.librairie-ac.com

8, Rue de Crussol
75011 Paris
MÉTRO : OBERKAMPF

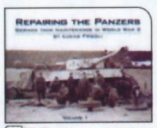
A&C

Ouvert le lundi (12h -18h) et du mardi au samedi (10h -19 h) Tél. : 01 47 00 68 72 - Fax : 01 40 21 97 55

☐ 19,95 € Port : 7,50 €*
Deutsche Reichbahn 1930-1945, par U. Kandler. 176 pages et 200 photos N&B.
Réf. 22714.

☐ 29 € Port : 7,50 €*
Les Plus belles fresques du Mur de l'Atlantique, par A. Durrieu. 192 pages et 650 photos couleurs.
Réf. 26715.

☐ 35 € Port : 7,50 €*
Mur de l'Atlantique du Havre à Cherbourg 1939-1944, par A. Chazette. 272 pages ill. de plans, schémas et photos N&B.
Réf. 26714.

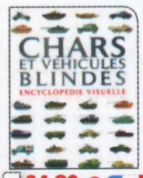


☐ 38 € Port : 7,50 €*
Repairing the Panzers - German Tank Maintenance in WWII, par L. Friedl. 56 pages et 291 photos N&B.
Réf. 22289.

☐ 40 € Port : 7,50 €*
Der Strabokran – German Gantry Crane 1942-1945, par V. Ruff. 256 pages et 240 photos N&B.
Réf. 23182.

☐ 58 € Port : 7,50 €*
Dictionnaire de la Waffen SS (2), par C. Trang. 414 pages et 100 photos N&B.
Réf. 84440.

☐ 58 € Port : 7,50 €*
Le Carrousel des Panzers (1), par J.-Y. Mary. 380 pages et 1000 photos N&B et couleurs.
Réf. 84438.



☐ 34,90 € Port : 7,50 €*
Encyclopédie visuelle des Chars et Véhicules Blindés, par R. Jackson. 448 pages et 1000 profils couleurs.
Réf. 23160.

BUNKERS & BLINDÉS

LE CHOIX DU LIBRAIRE

☐ 15,95 € Port : 5 €*
Le Char B-1, par P. Danjou. 64 pages ill. de photos N&B et profils couleurs.
Réf. 23186.

☐ 30 € Port : 7,50 €*
Red Ball Express - Suply Line from the D-Day Beaches, par P. Ware. 208 pages ill. 220 photos N&B.
Réf. 20022.

☐ 10 € Port : 5 €*
Marquages des véhicules Militaires US. Réimpression du AR 850-5 de 1942.
Réf. 22129.

☐ 25 € Port : 6,25 €*
Manuel Technique : Jeep Ford ou Willys. Réimpression du TM 10-1349 de 1943. 186 pages.
Réf. 22136.

☐ 21,95 € Port : 6,25 €*
Manuel Technique : GMC 1940-1945. 100 pages ill. de schémas N&B et photos couleurs.
Réf. 22607.

☐ 21,95 € Port : 6,25 €*
Manuel Technique : Dodge 1942-1945. 100 pages ill. de schémas N&B et photos couleurs.
Réf. 21146.

☐ 40 € Port : 7,50 €*
Half-Track (1), par P. Janda. 232 pages et 300 ill. N&B et couleurs. Pol/GB
Réf. 22876.

☐ 15 € Port : 6,25 €*
WWII AFV Plans : Allied Armored Vehicles, par G. Bradford. 116 pages de plans N&B. GB
Réf. 21728.

☐ 29,90 € Port : 6,25 €*
Motos en Guerre, par G. Birch. 144 pages et 250 ill .N&B et couleurs.
Réf. 21845.

☐ 9,95 € Port : 5 €*
Köeningstiger. 50 pages et 150 photos couleurs.
Réf. 23185.

DOCUMENTATION & MANUELS TECHNIQUES

Attention, toutes les offres figurant sur ce document sont limitées à une durée de 2 mois, tant en ce qui concerne la disponibilité des ouvrages que leur prix, en raison des fluctuations des taux de change.

L'ensemble de cette page constitue un bon de commande. Vous pouvez, soit la découper, soit la photocopier, et nous la renvoyer dûment remplie avec votre règlement à A&C - 8, rue de Crussol - 75011 Paris TMV001

Nom & Prénom ____ Adresse ____ CP ____ Ville ____

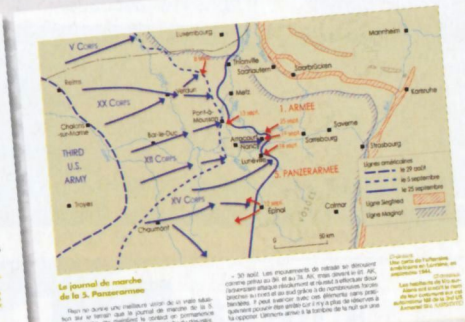
Pays ____ Adresse e-mail** ____ Montant Total* : ____ € ☐ CB ____ Signature :

Règlement par : ☐ Mandat ☐ Chèque Indiquez les trois derniers chiffres qui figurent dans le cadre signature au dos de votre carte : ____ Date d'expiration : ____ / ____

NOUVEAU

MILITARIA HORS-SÉRIE 79
PATTON EN PANNE SÈCHE

Le 22 aût 1944, la poche de Falaise se referme à Chambois, mais la majorité des deux armées allemandes de Normandie a réussi à s'échapper. La poursuite alliée en direction de la Seine ne permet pas d'encercler à nouveau les Allemands à l'ouest du fleuve. Une course de vitesse va alors s'engager entre les deux belligérants, la Wehrmacht tentant d'atteindre une ligne de repli en avant des frontières du Reich, les Alliés essayant de frapper l'Allemagne en plein coeur... ■



- **84 pages**
- **Photos d'époque**
- **Profils de chars**

11,50 € *en kiosque*

BON DE COMMANDE P.81

ABONNEZ-VOUS !

Formule 1 AN
6 numéros

35,20 € **-15%**

au lieu de ~~41,40 €~~

ECONOMISEZ 20%
GRÂCE AU JUMELAGE

+

-20%

69,90 €

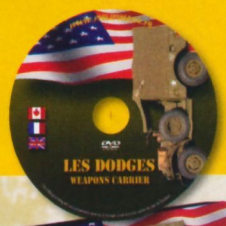
au lieu de ~~87,40 €~~ **

Jumelage

abonnement d'un an
à Guerre, Blindés & Matériel
le magazine de la motorisation à la française (4 numéros)
+ TANK & MILITARY VEHICLES

TANK & MILITARY VEHICLES
HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION
TANK ZONE
Nouvelle formule
Restauration High Speed Tractor M5
Utah 6 juin Barge LCVP
SICILE 1943
Les blindés de la "HERMANN GÖRING"
Historique Dodge WC 54
Locomotion en Fête - Red Ball Express
Rassemblements 2011: Marle, Anet, Celles • Restauration SdKfz 250

OFFRE SPÉCIALE : 5 € de réduction
sur le **DVD DODGE WC**
avec votre **ABONNEMENT**
à **TANK & MILITARY VEHICLES***

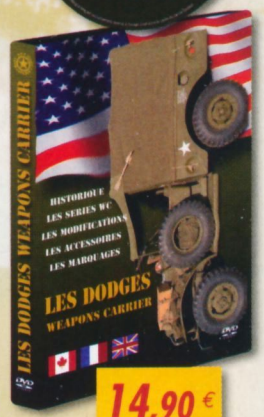


DODGE WC *(Weapons Carrier)*

Au fil du film, découvrez son histoire, ses modifications, ses différents modèles et ses diverses utilisations tant civiles que militaires.
Le Dodge WC fut au même titre que la Jeep ou le GMC, l'un des maillons qui contribua à la victoire finale.

En bonus : les fiches techniques

Durée : 54 mn



14,90 €

* *Offres valables jusqu'au 31 août 2011*
** *Différence entre tarif et prix kiosque France*

JE M'ABONNE À

● **TMV- 1 AN (6 N°)** ❑ **33,00 €** *(France)* ❑ **39,50 €** *(Dom & étranger)*

OFFRES D'ABONNEMENTS JUMELÉS

● ***Jumelage 1 : ab'.1an à TMV (6 n°) + Guerre, Blindés & Matériel (4 n°)***
France ❑ **69,90 €** *(au lieu de 87,40 €)* Dom et étranger ❑ **83,90 €**
❑ **+ LE DVD - DODGE WC au prix exceptionnel de 9,90 € au lieu de ~~14,90~~ €**[1]

JE COMMANDE LES MAGAZINES

❑ **TANK ZONE** *(cercler)* **6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17** ..... **6,90 €**[1]
❑ **BATAILLES N°47** ..... **6,75 €**[1]
❑ **GBM N°97** ..... **11,50 €**[1]
❑ **DVD - DODGE WC** ..... **14,90 €**[1]

JE COMMANDE LES LIVRES : ***port GRATUIT à partir de 20 € d'achats***

❑ 1973-2000, LES MAQUETTES MATCHBOX - *HIS0419* • ***NOUVEAUTÉ*** ..... ~~17,00~~ **16,15 €**[2]
❑ VÉHICULE DE COMBAT D'INFANTERIE - *HIS0419* • ***NOUVEAUTÉ*** ..... ~~19,95~~ **18,95 €**[2]
❑ CHARS DE COMBAT - *HIS0347* ..... ~~19,95~~ **18,95 €**[2]

FRAIS DE PORT (1 - magazines)	*France*	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex.: 5 €.	6 à 12 ex.: 8 €	12 et +: **GRATUIT**
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex.: 12 €	6 à 12 ex.: 15 €	12 et +: 18 €
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex.: 15 €	6 à 12 ex.: 18 €	12 et +: nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex.: 18 €	5 ex. et + : nous consulter.	
	France	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et +: **GRATUIT**	
(2 - Livres)	*DOM-TOM-Europe*	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et +: nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. *Promotions port gratuit limitées à : France, DOM-TOM & Europe* : Autres pays, ajouter les frais de port.

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à

HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
Service clients - *Tél : +33 (0)1 47 00 51 11 • Fax : +33 (0)1 47 00 51 11.*

TMV 001

Nom .....
Prénom .....
Adresse .....
Code postal ..... ville .....
Pays .....
Tél. .....
E-mail* .....
@ .....
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL ..... ,.... €

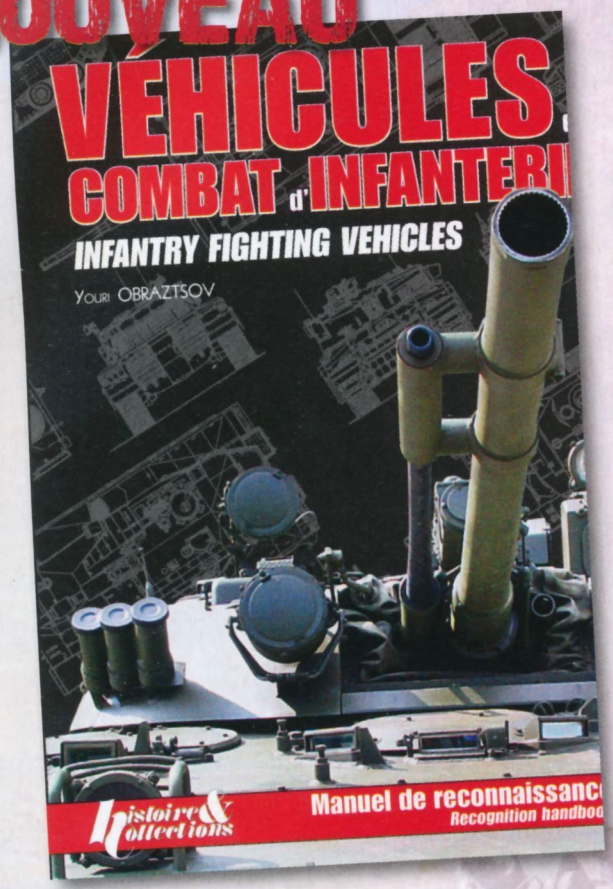
Ci-joint mon règlement par ❑ **Chèque bancaire** ❑ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

❑ **CB n°** .....

expirant en .... *Clé* ....
mois *année* *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*

Signature :

NOUVEAU



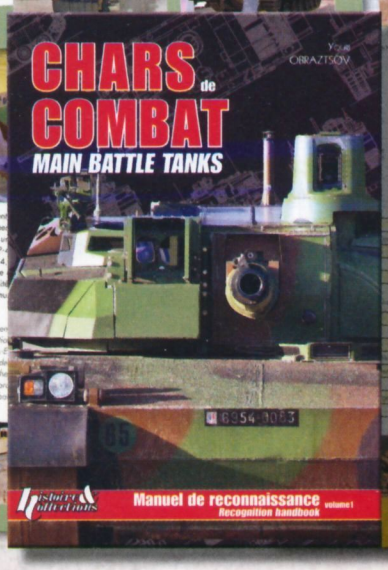
VÉHICULES de COMBAT D'INFANTERIE

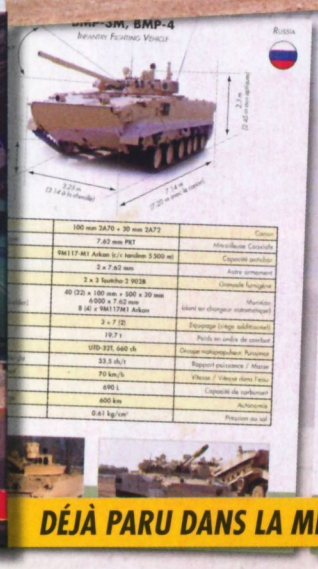
Cet ouvrage regroupe pour la première fois tous les VCI chenillés du monde et leurs nombreuses modifications. Riche de plus de 300 photos, il révèle l'historique de chaque engin dont il présente les capacités et caractéristiques techniques. Ce manuel permet d'identifier avec précision un véhicule de combat chenillé à partir d'une image même partielle. Une série de quatre tests vous permettra d'évaluer votre niveau et d'améliorer vos connaissances en la matière.■

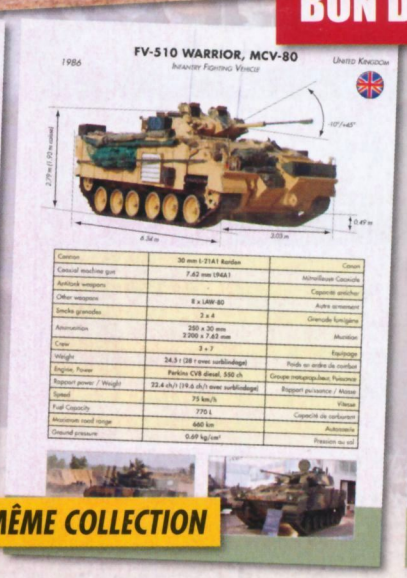
Bilingue français/anglais

120 pages • 15 x 20 cm • 300 photos • 19,95 €

BON DE COMMANDE PAGE 81







DÉJÀ PARU DANS LA MÊME COLLECTION

VISA VPC

JEEP SUD-EST

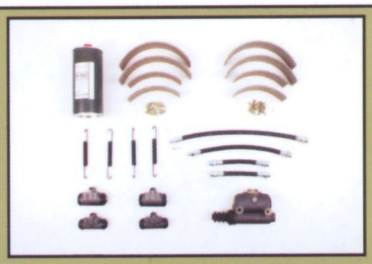
SPÉCIALISTE JEEP
WILLYS - FORD - HOTCHKISS
ACHAT VENTE
VÉHICULES MILITAIRES

VILLAGE ERO - RN7
84700 SORGUES
FAX : 04 90 39 86 29
E-mail : jeepsudest@orange.fr
TEL : 04 90 39 56 27

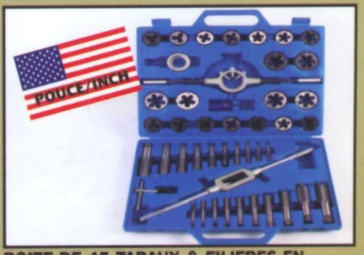
VOTRE COMMANDE PRISE AVANT MIDI EST LIVRÉE DIRECTEMENT CHEZ VOUS LE LENDEMAIN !*

JEU DE 12 CLEFS EN POUCE 28,50€ HT

MAGNIFIQUE PAIRE DE CALE CAPOT IDENTIQUE MODÈLE 1943/44. 22€ HT



KIT COMPLET FREINAGE JEEP US 239€ HT



BOITE DE 45 TARAUX & FILIERES EN POUCE, UNF ET UNC 119€ HT

KIT COMPLET USM1 160€ HT

LOT DE 4 MUSETTES TOILE MODÈLE « DÉMOLITION BAG » 39,90€ HT DE LOT DE 4

HONOIR DE DÉGLACAGE DES CYLINDRES MOTEUR 19€ HT

JAUGE REGLAGE CARBURATEUR CARTER JEEP 11€ HT

KIT VIDANGE COMPLET JEEP DODGE HUILE MOTEUR RENFORCÉE 41€ HT

ARRACHE MOYEUX AVANT DE LOT DE BORD JEEP 15€ HT

MAGNIFIQUE DRAPEAU USA 100% COTON 48 ÉTOILES BRODÉES 32€ HT

LOQUET US DE COFFRE ARRIERE JEEP + CLEFS 18,50€ HT

BOITE COMPLÈTE CLIQUET ET DOUILLES EN POUCE 74€ HT

KIT OUTILLAGE CARROSSERIE 75€ HT

KIT COMPLET MAINS DE PARE CHOCS JEEP 45€ HT

ÉLÉMENTS DE CARROSSERIE DODGE JEEP SUD EST PRODUCT

CARTOUCHE TRAITEMENT SANS PLOMB 350000 KMS 112€ HT

*OFFRE VALABLE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

BOUTIQUE EN LIGNE - DERNIERES NEWS - ARRIVAGES - PROMOS

WWW.JEEPEST.COM

SPECIALISTE JEEPS MILITAIRES ET VEHICULES US

1 000 TONNES DE RECHANGES NEUFS

SUR 5 000 M² COUVERTS

Reproductions / Fabrications

Surplus militaire / Pièces d'origines

PEINTURE - CARROSSERIE - SELLERIE - BACHE

MOTEUR - ELECTRICITE - FREINAGE - PNEUS

VENTE PAR CORRESPONDANCE
CONTRE REMBOURSEMENT - VISA

EXPEDITIONS JOURNALIÈRES 24/48 H
OU EXPRESS FRANCE - EUROPE

JEEPEST
MILITARY VEHICLE SUPPLY

JEEPEST SAINT MIHIEL
25, rue des Aviots - 55300 SAINT MIHIEL
Tél. : 03 29 89 03 03 - Fax : 03 29 90 90
Mail : jeepest@wanadoo.fr

Vente par VPC et au comptoir
IMPORT / EXPORT

JEEPEST CHATEAUDIN
93, Bd Kellermann - 28200 CHATEAUDUN
Tél. : 02 37 44 19 40 - Fax : 02 37 44 19 41
Mail : jeepest28@wanadoo.fr

Vente au comptoir
Atelier réparation / Restauration

50 VEHICULES EN STOCK PERMANENT

COLLECTION JEEPEST
UNIQUE EN FRANCE

VISITES SUR R.D.V.

Liste complète de nos occasions
sur www.jeepest.com

Restauration totale ou partielle
de votre projet

Entretien à la carte. Passage
au contrôle technique VL-PL

Transport léger - lourd
toutes distances

+ DE 20 ANS D'EXPERIENCE

Rénovation moteur - boite
avec essais et réglages

Véhicules US sélectionnés
Etat surplus

Nicolas GEORGES et François MOURICE, collectionneurs passionnés, à votre service